

Liikenteen virastouudistus

Alueellistamista selvittävän työryhmän esitys



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Työryhmä: pj. ylijohtaja Juhani Tervala, LVM		Julkaisun laji Mietintö	
sihteerit: neuv. virkamies Riitta Viren, LVM ja		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
neuv. virkamies Sabina Lindström, LVM		Toimielimen asettamispäivämäärä 11.3.2009	
Julkaisun nimi Liikenteen virastouudistus. Alueellistamista selvittävän työryhmän esitys			
Tiivistelmä Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.3.2009 työryhmän selvittämään Väyläviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistamista. Työryhmän tehtävänä oli selvittää, millaiset 200–400 henkilötyövuoden toiminnalliset kokonaisuudet voidaan alueellistaa Väylävirastosta ja Liikenteen turvallisuusvirastosta Rovaniemelle ja Lappeenrantaan vuoteen 2015 mennessä, vaarantamatta virastouudistuksen tavoitteita synergiahyödyistä ja virastojen ydintoimintoja. Työryhmä esittää, että yhteensä 245 henkilötyövuotta alueellistetaan vuoden 2015 loppuun mennessä. Väylävirastosta alueellistetaan Lappeenrantaan yhteensä noin 40 henkilötyövuotta vuoden 2013 loppuun mennessä ja loput 90 henkilötyövuotta vuoden 2015 loppuun mennessä. Liikenteen turvallisuusvirastosta alueellistetaan Rovaniemelle yhteensä 40 henkilötyövuotta vuoden 2013 loppuun mennessä ja loput 55 henkilötyövuotta vuoden 2015 loppuun mennessä. Lisäksi perustetaan Itäliikenne yksikkö Lappeenrantaan vuoden 2015 loppuun mennessä, johon siirtyy Liikenteen turvallisuusvirastosta 20 henkilötyövuotta. Esitys yhteensä 245 henkilötyövuoden alueellistamisesta on laajin mahdollinen alueellistamisvaihtoehto, jossa kielteiset vaikutukset ja riskit työryhmän arvion mukaan vielä pysyvät kohtuullisuuden rajoissa ja ovat hallittavissa. Liikenne- ja viestintäministeriö velvoittaa Väyläviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston uudet pääjohtajat alueellistamaan esitetyt toiminnalliset kokonaisuudet esitetyssä aikataulussa ja hyvää henkilöstöpolitiikkaa noudattaen.			
Avainsanat (asiasanat) alueellistaminen, liikennehallinnon virastouudistus			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM Juhani Tervala			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 27/2009		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-243-063-2 (painotuote) 978-952-243-064-9 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 56	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Arbetsgrupp: ordf. överdirektör Juhani Tervala, KM		Betänkande	
sekreterare: konsultativ tjänsteman Riitta Viren, KM		Uppdragsgivare	
och konsultativ tjänsteman Sabina Lindström, KM		Kommunikationsministeriet	
Publikation		Datum då organet tillsattes	
Omstruktureringen av ämbetsverken – förslag av arbetsgruppen som utredde regionalisering		11.3.2009	
Referat			
<p>Kommunikationsministeriet tillsatte den 11 mars 2009 en arbetsgrupp för utredning av regionalisering av de operativa helheterna vid Trafikledsverket och Trafiksäkerhetsverket. Arbetsgruppen hade till uppgift att reda ut hurdana operativa helheter med 200–400 årsverken som kan regionaliseras från Trafikledsverket och Trafiksäkerhetsverket till Rovaniemi och Villmanstrand senast vid utgången av 2015 utan att äventyra de mål som ämbetsverksreformen har i fråga om synergifördelar samt ämbetsverkens kärnfunktioner.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår att sammanlagt 245 årsverken regionaliseras senast vid utgången av 2015. Från Trafikledsverket regionaliseras till Villmanstrand sammanlagt ca 40 årsverken senast vid utgången av 2013 och de kvarstående 90 årsverken senast vid utgången av 2015. Från Trafiksäkerhetsverket regionaliseras till Rovaniemi sammanlagt 40 årsverken senast vid utgången av 2013 och de kvarstående 55 årsverken senast vid utgången av 2015. Dessutom inrättas det i Villmanstrand en enhet för östtrafiken senast vid utgången av 2015. Till denna enhet överförs 20 årsverken från Trafiksäkerhetsverket.</p> <p>Förslaget om regionalisering av sammanlagt 245 årsverken är det största möjliga regionaliseringsalternativet där de negativa verkningarna och riskerna enligt arbetsgruppens bedömning hålls skäligen och kan hanteras. Kommunikationsministeriet förpliktar de nya generaldirektörerna vid Trafikledsverket och Trafiksäkerhetsverket att regionalisera de operativa helheterna enligt förslaget i den tidsplan som föreslagits och med iakttagande av god personalpolitik.</p>			
Nyckelord			
Regionalisering, omstrukturering av ämbetsverken inom trafikförvaltningen			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson vid ministeriet är Juhani Tervala.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 27/2009		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	978-952-243-063-2 (trycksak) 978-952-243-064-9 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak)	Språk	Pris	Sekretessgrad
56	finska		offentlig
Distribution		Förlag	
Kommunikationsministeriet		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working group; chair: Juhani Tervala, Director-General, secretaries: Riitta Viren, Ministerial Adviser and Sabina Lindström, Ministerial Adviser, Ministry of Transport and Communications		Type of publication	
		Report	
		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed 11 March 2009	
Name of the publication Transport administration reform – working group proposal on relocation policies			
Abstract <p>On 11 March 2009 the Ministry of Transport and Communications appointed a working group to examine the relocation of certain operations of the Transport Infrastructure Agency and the Transport Safety Agency. It was the task of the working group to find out the functions from which 200–400 man-years could be relocated to Rovaniemi and Lappeenranta by 2015 without jeopardising the synergy aims of the reform and the main operations of the agencies.</p> <p>The working group proposes that a total of 245 man-years be relocated by the end of 2015. From the Transport Infrastructure Agency a total of 40 man-years are suggested to be relocated to Lappeenranta by the end of 2013 and 90 man-years by the end of 2015. From the Transport Safety Agency a total of 40 man-years would be relocated to Rovaniemi by the end of 2013 and 55 man-years by the end of 2015. Also, a unit for east transport would be established in Lappeenranta by the end of 2015 to which 20 man-years would be relocated from the Transport Safety Agency.</p> <p>It is the working group's view that the maximum number of man-years that may be relocated without unreasonable or uncontrollable negative effects or risks is 245. The Ministry of Transport and Communications places an obligation on the Directors General of the Transport Infrastructure Agency and the Transport Safety Agency to implement the relocation plans in the proposed schedule and in accordance with good human resources policy.</p>			
Keywords relocation, transport administration reform			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Mr Juhani Tervala			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 27/2009		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-243-063-2 (printed version) 978-952-243-064-9 (electronic version)
Pages, total (printed version) 56	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

LIIKENTEEN VIRASTOUUDISTUS

- alueellistamista selvittävän työryhmän esitys

Toimeksianto

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut 11.3.2009 työryhmän selvittämään Väyläviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistamista.

Työryhmän tehtävänä on selvittää, millaiset 200-400 henkilön toiminnalliset kokonaisuudet voidaan alueellistaa Väylävirastosta ja Liikenteen turvallisuusvirastosta Rovaniemelle ja Lappeenrantaan vuoteen 2015 mennessä, vaarantamatta virastouudistuksen tavoitteita synergiahyödyistä ja virastojen ydintoimintoja.

Ratkaisun tulee myös taata uusien virastojen toiminnan jatkuvuus ja eri liikennemuotojen turvallisuus. Selvityksessä tulee määritellä pääkonttoreista erikseen sijaitsevat, mahdollisimman elinkelpoiset toiminnalliset kokonaisuudet. Toiminnallisten kokonaisuuksien sijoittamismahdollisuuksina on tarkasteltava sekä Lappeenrantaa että Rovaniemeä. Selvitys on tehtävä 15.5.2009 mennessä (asettamispäätös liitteenä).

Alueellistamisen henkilötyövuosien lähtökohdat

Liikenne- ja viestintäministeriö on maaliskuussa 2008 ilmoittanut koko hallinnonalan alueellistamispotentiaaliksi jo tehtyjen päätösten jälkeen vielä noin 200-400 henkilötyövuotta vuoteen 2015 mennessä. **Lähtökohtana oli sen hetken hallinnonalan pääkaupunkiseudulla sijaitsevat 2124 henkilötyövuotta.** Kokonaisuutena hallinnonalan henkilötyövuodet olivat tuolloin 3232. Siten alueellistamispotentiaaliksi arvioitiin 9-18 % pääkaupunkiseudulla sijaitsevista henkilötyövuosista.

Alueellistamisen koordinaatioryhmä puolsi maaliskuussa 2009 liikenne- ja viestintäministeriön ehdotusta sijoittaa Väyläviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston päätoimipaikat pääkaupunkiseudulle sekä sijoittaa virastojen toimintoja Rovaniemelle ja Lappeenrantaan. Alueellistamisen koordinaatioryhmä korosti, että alueellistamisessa lähestyttäisiin alueellistamistavoitteiden kannalta 400 henkilötyövuoden rajaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö päätti samalla asettaa työryhmän 200-400 htv:n alueellistamistavoitteen saavuttamiseksi.

Tässä vaiheessa koko hallinnonalan alueellistamistavoite kohdennettiin perustettavaan Väylävirastoon ja Liikenteen turvallisuusvirastoon. Päätöksen tekohetkellä tavoitteen asetanta perustui virastouudistusta valmistelleiden selvitysmiesten raportissa esittämään arvioon, jonka mukaan Väylävirasto käsittää noin 730 henkilöä ja Liikenteen

turvallisuusvirasto noin 530 henkilöä, eli yhteensä noin 1260 henkilöä, joista pääkaupunkiseudulla noin 1070 henkilöä ja alueilla 190 henkilöä.

Tämän hetkinen tilanne on oleellisesti toisenlainen. Väylävirastossa on 1.1.2010 702 htv ja 1.1.2015 595 htv, tuottavuustoimet siis samanaikaisesti ovat - 107 htv. Liikenteen turvallisuusvirastossa on 1.1.2010 532 htv ja 1.1.2015 527 htv, tuottavuustoimet siis samanaikaisesti -5 htv. Siirtymäajan päätyttyä virastoissa on yhteensä vain 1122 htv eli 140 htv (yli 11 %) vähemmän kuin aikaisemmin arvioitiin. Alueellistaminen 200-400 htv tulee laskea siirtymäkauden jälkeisen tilanteen mukaisesti ja myös tuottavuusvähennys on otettava huomioon.

Virastojen yhteenlaskettu henkilöstön määrä on 1122, josta pääkaupunkiseudulla on 932 henkilöä, johon kohdistuu 112 htv:n tuottavuusohjelman mukainen vähennystavoite.

Lähtökohdan näin oleellisesti muuttuessa on hallinnonalan koko alueellistamistavoitteen saavuttaminen kohdentamalla se pelkästään Väylä- ja Liikenteen turvallisuusvirastoille erittäin haasteellista vaarantamatta virastouudistuksen tavoitetta synergiahyödyistä sekä virastojen ydintoimintoja.

Ottaen huomioon Väylä- ja Liikenteen turvallisuusviraston jo alueella olevan henkilöstön osuuden sekä tuottavuusohjelman mukaiset htv:n tuottavuusvähennykset vuosina 2010-2015, on Väylä- ja Liikenteen turvallisuusviraston todellista alueellistamispotentiaalia vuoden 2015 loppuun mennessä tarkasteltava välillä 200-300 htv.

Esitys alueellistettavista toiminnoista

Väyläviraston sekä Liikenteen turvallisuusviraston ydintoimintojen säilyttäminen pääkaupunkiseudulla turvaa työryhmän näkemyksen mukaan parhaiten muutokselle asetettuja päätavoitteita, toiminnan jatkuvuutta sekä sidosryhmä- ja asiakasyhteistyötä. Ydintoiminnoiksi luetaan Väylävirastossa mm. liikenne- ja viestintäministeriön liikennepoliittikan valmistelun tuki, liikennejärjestelmäsuunnittelu, joukko- ja tavara-liikenteen kehittäminen, investoinnit sekä vuoden 2010 alussa perustettavien Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten väylänpidon ohjaus ja Liikenteen turvallisuusvirastossa mm. viraston strategian valmistelun johtaminen, resurssien hallinta, normi-valmistelun tuki ja kehittäminen sekä lupa-, hyväksyntä- ja valvontamenettelyt ja niiden kehittäminen.

Hallinnollisten tukitoimintojen alueellistaminen kokonaisuutena ei työryhmän näkemyksen mukaan ole kestävällä pohjalla, koska nämä toiminnot on jo pitkälti ulkoistettu valtiovallan palvelukeskuksiin ja ostopalveluiksi ulkoisilta palvelun toimittajilta. Toiminnot ovat pitkälti tuottavuustavoitteiden kohteena ja uudet palvelut on ensisijaisesti tarkoitus hankkia ulkoisina palveluina. Näillä palveluilla ei lähitulevaisuudessa ole nähtävissä virastojen sisällä kehittämispotentiaalia, eikä niitä näin ollen voida luokitella elinkelpoisiksi toiminnallisiksi kokonaisuuksiksi.

Edellä sanotun perusteella alueellistamisen mahdollisiksi kohteiksi jäävät ydintoimintoja toiminnallisesti tukevat ja niihin välittömästi liittyvät tukitoiminnot sekä Liikenteen turvallisuusviraston osalta myös rekisteritietoja hyödyntävät ydintoiminnot, jotka ovat myös tulevaisuudessa alueella kehittymiskelpoisia toimintokokonaisuuksia.

Väylävirastosta alueellistettavat toiminnot yhteensä noin 130 htv.

- 1) ”liikenteen ja väylänpidon tietopalvelukeskus” toiminto, yhteensä 70 htv**
- 2) asianhallinta ja asiakirjahallinto, arkistopalvelut, tilastointi sekä näiden asioiden tieto- ja informaatiopalvelut osittain, yhteensä 30 htv**
- 3) väylä ja tietopalvelut, toimintopotentialiaa, yhteensä 30 htv.**

Liikenteen turvallisuusvirastosta alueellistettavat toiminnot yhteensä noin 115 htv.

- 1) Itäliikenteen yksikkö, jossa hoidettaisiin mm. kansainvälisessä liikenteessä tarvittavia lupia, neuvontaa, maksuja sekä ulkomaalaisten kuljetusten, kulkuneuvojen ja kuljettajien rekisteröintiin liittyviä tehtäviä. Yksikkö keskittyisi erityisesti Suomen ja Venäjän väliseen maa-, rautatie- ja vesiliikenteeseen, mutta yksikköä voidaan myös täydentää muilla tehtävillä, kuten esimerkiksi lupa-, neuvonta- ja valvontatehtävillä. Perustettavaan yksikköön siirtyisi 20 htv.**
- 2) Asiakirjahallinto, yhteensä 20 htv**
- 3) Tietopalvelu, yhteensä 15 htv**
- 4) Ajoneuvoverotus, yhteensä 25 htv**
- 5) Kansalaisneuvonta ja tukipalvelut, yhteensä 25 htv**
- 6) Ajoneuvojen, alusten ja ilma-alusten kiinnitystehtävät, yhteensä 5 htv**
- 7) Uudet tehtävät, yhteensä 5 htv**

Yhteensä vuoden 2015 loppuun mennessä virastoista alueellistettaisiin lisää vähintään 245 htv. Tämä merkitsee, että **Väyläviraston henkilöstöstä 47 % ja Liikenteen turvallisuusviraston henkilöstöstä 28 %** työskentelisi Helsingin seudun ulkopuolella eli olisi alueellistettu. Lisäksi Väyläviraston ohjauksessa on noin 600 ELYjen liikenne- ja infran vastuualueella toimivaa henkilöä sekä Liikenteen turvallisuusvirastolla noin 1800 erillistä palvelupistettä alueellisesti kattavasti eri puolilla Suomea.

Ehdotus alueellistamisen kohdistamisesta Lappeenrantaan ja Rovaniemelle

Väylävirastosta alueellistetaan Lappeenrantaan yhteensä noin 40 henkilötövuotta vuoden 2013 loppuun mennessä ja loput 90 henkilötövuotta vuoden 2015 loppuun mennessä.

Liikenteen turvallisuusvirastosta alueellistetaan Rovaniemelle yhteensä 40 henkilötövuotta vuoden 2013 loppuun mennessä ja loput 55 henkilötövuotta vuoden 2015 loppuun mennessä. Lisäksi perustetaan Itäliikenne yksikkö Lappeenrantaan vuoden 2015 loppuun mennessä, johon siirtyy 20 henkilötövuotta.

Toteuttamisen vaikutukset ja riskit

Työryhmä korostaa, että alueellistamishdotukseen liittyy kielteisiä toiminnallisia, henkilöstöpoliittisia ja taloudellisia vaikutuksia sekä ennalta arvaamattomia riskejä ja kustannuksia, joita on tarkemmin selvitetty liitteenä olevissa selvityksissä.

Esitys yhteensä 245 htv:n alueellistamisesta on laajin mahdollinen alueellistamisvaihtoehto, jossa kielteiset vaikutukset ja riskit työryhmän arvion mukaan vielä pysyvät kohtuullisuuden rajoissa ja ovat hallittavissa. Jos esitettyjen alueellistettavien henkilötövuosien määrää vielä tästä lisätään, riskit muodostuvat työryhmän näkemyksen mukaan kohtuuttomiksi.

Esitys toteuttamisesta

Liikennehallinnon virastouudistuksessa ja toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistamisessa noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa (liitteenä liikennehallinnon virastouudistuksen johtoryhmän kannanotto noudatettavasta henkilöstöpolitiikasta).

Riittävän pitkä siirtymäaika antaa uusille virastoille aikaa organisoitua ja käynnistää toimintansa sekä takaa parhaiten virastojen toiminnan jatkuvuuden. Riittävän pitkä siirtymäaika luo edellytyksiä toimintojen käynnistämiseen uudella paikkakunnalla. Pitkä siirtymäkausi myös antaa mahdollisuuden käyttää täysimääräisesti hyväksi eläke- ja muuta poistumaa. Siirtymäaikaa tarvitaan myös uusien työntekijöiden perehdyttämiseksi ja työnopastukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö velvoittaa Väyläviraston sekä Liikenteen turvallisuusviraston uudet pääjohtajat alueellistamaan esitetyt toiminnalliset kokonaisuudet esitetyssä aikataulussa ja hyvää henkilöstöpolitiikkaa noudattaen.

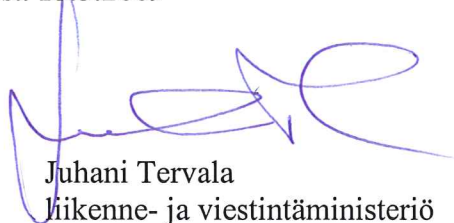
Liikenne- ja viestintäministeriölle

Työryhmä luovuttaa kunnioittavasti esityksensä liikenne- ja viestintäministeriölle. Työryhmä on työssään pyrkinyt toimeksiantonsa mukaisesti löytämään alueellistetta-

via kokonaisuuksia, jotka ovat lukumäärältään mahdollisimman suuria kuitenkin vaarantamatta virastouudistuksen tavoitteita synergiahyödyistä ja virastojen ydintoimintoja. Tarkemmat perustelut esityksille on esitetty liitteenä olevista selvityksistä.

Selvitykseen liittyy henkilöstöjärjestöjen erillinen lausuma (liitteenä).

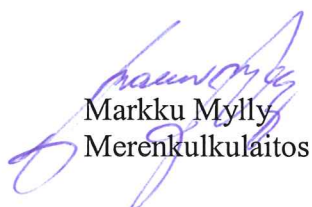
Helsingissä 15.5.2009



Juhani Tervala
liikenne- ja viestintäministeriö



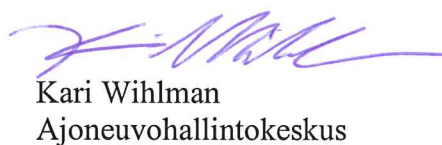
Jukka Hirvelä
Tiehallinto



Markku Mylly
Merenkulkulaitos



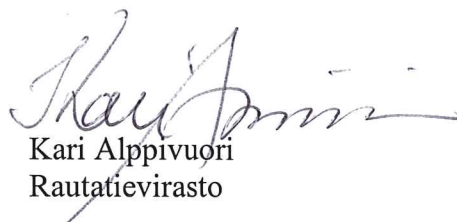
Ossi Niemimuukko
Ratahallintokeskus



Kari Wihlman
Ajoneuvohallintokeskus



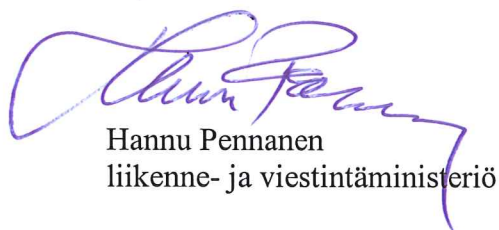
Kim Salonen
Ilmailuhallinto



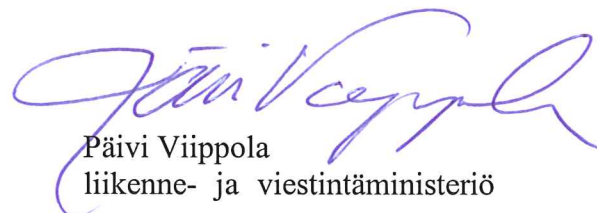
Kari Alppivuori
Rautatievirasto



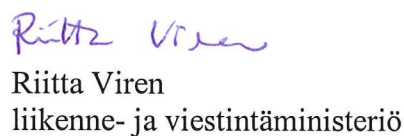
Tuomas Routa
Merenkulkulaitos



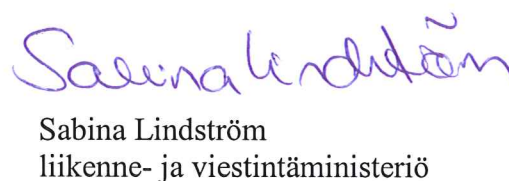
Hannu Pennanen
liikenne- ja viestintäministeriö



Päivi Viippola
liikenne- ja viestintäministeriö



Riitta Viren
liikenne- ja viestintäministeriö



Sabina Lindström
liikenne- ja viestintäministeriö

- LIITTEET
- Liite 1: Valtion pääsopijajärjestöjen lausuma, 14.5.2009
 - Liite 2: Liikennehallinnon virastouudistuksen johtoryhmän kannanotto, 18.3.2009
 - Liite 3: Selvitys Väyläviraston toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistamismahdollisuuksista, 12.5.2009
 - Liite 4: Selvitys Liikenteen turvallisuusviraston toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistamismahdollisuuksista, 11.5.2009
 - Liite 5: Väyläviraston ja liikenteen turvallisuusviraston toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistamista selvittävän työryhmän asettamispäätös (LVM056:03/2008)

15.5.2009

JHL
Juko
Pardia

Valtion pääsopijajärjestöjen lausuma Väyläviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistamista selvittävän työryhmän esitykseen

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.3.2009 työryhmän selvittämään Väyläviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistamista. Valtion pääsopijajärjestöjen (JHL:n, Juko:n ja Pardian) edustajat osallistuivat molempien virastoryhmien osalta työryhmän työskentelyyn.

Työryhmän alueellistamisesitys allekirjoitetaan ja luovutetaan liikenneministeri Anu Vehviläiselle perjantaina 15.5.2009. Valtion pääsopijajärjestöt ilmoittivat työryhmän viimeisessä kokouksessa tiistaina 12.5.2009, etteivät allekirjoita työryhmän esitystä virastojen toimintojen alueellistamisesta, vaan tulevat jättämään järjestöjen yhteisen lausuman liitettäväksi esitykseen.

Syyt siihen, miksi emme voi sitoutua työryhmän esityksiin ovat seuraavat:

1. Työryhmä esittää yli 200 henkilötyövuoden alueellistamista. Pääsopijajärjestöjen mielestä näin suuri henkilötyövuosien alueellistaminen johtaa väistämättä Väyläviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston uudistuksen ja ydintoimintojen vaarantumiseen. Se vaikeuttaa myös virastojen toiminnan ja palvelujen tuloksellisen sekä asiakaslähtöisen kehittämisen. Edellä esitetyn vahvistaa myös molempien virastojen ja Turvajoryn selvitykset. Ne osoittavat sen, että ko. alueellistamisella syntyy enemmän toiminnallisia riskejä kuin hyötyjä. On selvä, että alueellistettavien tehtävien irtirepiminen niiden luontaisesta toimintaympäristöstään heikentää olennaisesti elinkeinoelämän toimintoja. Tässä taloudellisessa tilanteessa Suomella ei ole varaa elinkeinoelämän toimintojen heikentämiseen entisestään.
2. Pääsopijajärjestöt ovat sitä mieltä, että virastojen ydintoimintoihin nähden kohtuuttoman suurella alueellistamisella perutaan päätös siitä, että pääkaupunkiseutu on molemmille virastoille paras sijoituspaikka.
3. Ministerin tuleva alueellistamispäätös tekee mahdottomaksi jatkaa virastouudistuksen valmistelua. Uudistuksen tavoitteena on saada aikaan synnergiahyötyä yhdistämällä vanhat virastot uusiksi virastoiksi. Nyt alueellistamisella heikennetään olennaisesti synnergiahyödyn syntyminen erityisesti virastojen substanssin osalta.

4. Pääsopijat eivät vastusta alueellistamista silloin, kun kyseessä on aidosti substanssiltaan uuden viraston perustaminen. Pääsopijoiden mielestä virastouudistuksessa ei ole kyse em. uusista virastoista, vaan siitä, että virastot yhdistetään. Uudet virastot tulevat tekemään yli 90 prosenttisesti samoja tehtäviä kuin ne ovat aiemminkin tehneet itsenäisinä virastoina. Alueellistamislaki lähtee siitä, että alueellistaminen on mahdollista vain niissä tapauksissa, kun syntyy aidosti jotain uutta. Pääsopijat kysyvätkin, onko alueellistamisesitys alueellistamislainsäädännön mukainen?
5. Esitetyt alueellistamiset eivät täytä mitään alueellistamisen perusteina yleisesti käytetyistä eurooppalaisista normaaleista tuottavuusnäkökulmista. Näitä ovat muiden muassa kohdealueen työmarkkinoiden houkuttelevuus ja työmarkkinaorientoituminen (alueen hyvät työmarkkinat), osaamislähtökohdat (osaamista hyvin saatavilla), pyrkimys vähentää palkkakuluja (alueen pienet palkat) ja keskittämisen tuomat suuruuden ekonomian edut. ("Jobs on the Move: European Case Studies in Relocating eWork". IES Report. 2002, ISBN-1-85184-315-9).
6. Eduskunnan Tarkastusvaliokunta julkisti selvityksensä alueellistamisesta perjantaina 8.5.2009. Selvitys osoittaa kiistattomasti sen, että jo tehdyt alueellistamisratkaisut ovat tulleet yhteiskunnalle kalliiksi ja työläiksi. Alueellistamisilla saavutettu hyöty on ollut erittäin vähäistä. Valiokunta huomauttaa selvityksessään myös siitä, että alueellistamisen kustannuksia ei arvioida. Tämä esitys ei sisällä kustannusanalyysia.

Valiokunnan esityksessä todetaan selvästi myös se, kuinka vaikeaa on saada alueellistamisen kohteena oleva henkilöstö siirtymään alueille. Myös virastojen selvitykset henkilöstön siirtymähalukkuudesta osoittavat sen, että henkilöstö ei siirry alueille. Näin virastot menettävät palveluidensa tuottamisessa tarvitsemaansa elintärkeää asiantuntemusta ja merkittävää hiljaista osaamista. Tätä osaamisvajetta ei paikata alueilla tapahtuvalla uusrekrytoinnilla moniin vuosiin, jos ollenkaan.

Kunnioittaen



Päivi Niemi-Laine
JHL ry



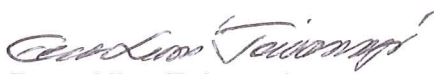
Mikko Siljander
JHL ry



Aki Härkönen
JUKO ry



Harri Tenhunen
JUKO ry



Eeva-Liisa Toivonoja
Pardia ry



Heikki Tuominen
Pardia ry

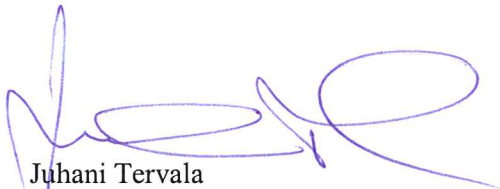
18.3.2009

Liikennehallinnon virastouudistuksen johtoryhmän kannanotto

Liikennehallinnon virastouudistuksessa noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa, johon liikenne- ja viestintäministeriön johto sekä muutoshankkeen ja nykyisten virastojen johto ovat sitoutuneet. Muutosta suunnitellaan ja toteutetaan tiiviissä vuorovaikutuksessa henkilöstön kanssa. Koko muutostilanteessa olevaa henkilöstöä kohdellaan tasa-arvoisesti.

Muutoshankkeen johdon keskeisenä tehtävänä on huolehtia uusien virastojen toimintaedellytyksistä, joista tärkein on nykyisistä virastoista siirtyvä osaava ja motivoitunut henkilöstö. Irtisanomisia tai pakkosiirtoja tuotannollisista ja taloudellisista syistä vältetään kaikin käytettävissä olevin keinoin; tähän antaa virastojen lähivuosien huomattava eläköityminen hyviä mahdollisuuksia.

Muutosvaihe hoidetaan toiminnallisen siirtymäajan puitteissa niin, että virastojen perustehtävien toiminnan jatkuvuus, asiakkaiden ja kansalaisten palvelut sekä henkilöstön jaksaminen saadaan turvattua.



Juhani Tervala

ylijohtaja

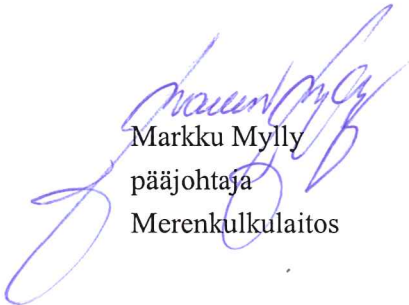
liikenne- ja viestintäministeriö



Jukka Hirvelä

pääjohtaja

Tiehallinto



Markku Mylly

pääjohtaja

Merenkulkulaitos



Ossi Niemimuukko

ylijohtaja

Ratahallintokeskus



Kari Wihlman

ylijohtaja

Ajoneuvohallintokeskus



Kimi Salonen

ylijohtaja

Ilmailuhallinto



Kari Alppivuori

ylijohtaja

Rautatievirasto



Tuomas Routa

meriturvallisuusjohtaja

Merenkulkulaitos

12.5.2009

Alueellistamistyöryhmälle

Allekirjoittaneet Ratahallintokeskuksen, Merenkululaitoksen ja Tiehallinnon virastopäälliköt ovat hyväksyneet ja allekirjoittaneet alueellistamistyöryhmän esityksen siinä muodossa, että tulevasta Väylävirastosta alueellistetaan 100 työpaikkaa Lappeenrantaan vuoden 2015 loppuun mennessä niin, että alueellistettavissa tehtävissä on varovaisesti arvioiden potentiaalia noin 130 työpaikan syntymiseen. Kun Väyläviraston henkilöstöstä jo nyt 213 henkilöä työskentelee alueilla, on ehdotuksen toteuttamisen jälkeen virastosta alueellistettuna 343 henkilöä eli 49 %.

Lisäksi on tärkeätä tietää, että 1.1.2010 vain noin 489 väylävirastojen henkilöstöstä voi olla käytännössä alueellistamisen kohteena edes teoriassa. Näin ollen 130 suuruudessa alueellistamisehdotuksessa on jo kysymys huomattavasta henkilöstömäärästä suhteessa väyläviraston kokoon. Tuottavuusohjelman seurauksena väyläviraston henkilöstömäärä alenee vielä 2015 loppuun mennessä 107:llä.

Alueellistettavaksi ehdotetut toiminnallisuudet ovat sellaisia, jotka voidaan alueellistaa Väylävirastosta vähäisimmin ongelmin ja kustannuksin ja ilman, että vielä vaarannetaan olennaisesti Väyläviraston perustamisen tavoitteita eli parempaa liikennejärjestelmänäkökulmaa ja tuottavuuden parantamista. Alueellistettavat toiminnallisuudet tukevat toisiaan ja ovat yhteisiä kaikille nykyisille väylävirastoille. Näin ollen niiden eriyttäminen toisistaan ei ole tarkoituksenmukaista. Siirrettävät tehtävät ovat myös elinkelpoisia edellyttäen, että alueellistamispaikkakunta on Lappeenranta, missä on jo merenkulun, yliopiston ja yritysten muodostamaa pohjaa asianomaisen osaamiskeskittymän syntymiselle ja kehittämiselle.

Markku Mylly

Ossi Niemimuukko

Jukka Hirvelä

12.05.2009
MKL, RHK, TIEH

Väyläviraston toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistamista koskeva esitys

1. Väyläviraston alueellistamishdotukset

Väylävirastosta Lappeenrantaan voitaisiin perustaa **(1) Liikenteen ja väylänpidon tietopalvelukeskus**.

Yksikkö vastaisi liikennehallinnon, sidosryhmien ja asiakkaiden sekä palvelun tuottajien tarvitseman väylä- ja liikennetiedon hankinnasta, käsittelystä ja tietopalveluista sekä rekistereistä. Lisäksi yksikkö vastaisi Itä-Suomen alueen tieliikenteen ohjauksesta, tiedotuksesta ja häiriönhallinnasta erityisesti rajaliikenteen osalta. Yksikköön keskitettäisiin myös logistiikan kehittämistä ja liikenteen tukien myöntäminen.

Liikenteen tietopalvelujen osalta tavoitteena olisi keskittää kaikki sekä väylä- ja liikennehallinnon ja ELYjen tarvitsema tietopalvelu että ulkoisten asiakkaiden ja toimijoiden tarvitsema liikenteen ja väylien tietopalvelu samaan toimipisteeseen. Toiminnolla on hyvät tulevaisuuden kehitysnäkymät ratojen, teiden ja osin myös meriväylien uuden mittausteknologian, reaaliaikaisen tiedon ja paikkatiedon hyväksikäytön sekä ubiikkiyhteiskunnan kehittymisen kannalta. Logistiikan ja älykkään liikenteen kehittäminen edellyttävät myös riittävän ja reaaliaikaisen liikenne- ja infratiedon olemassa oloa.

Synergiaetuja tuovat Lappeenrannassa oleva tekninen yliopisto ja sen logistiikkatoimiala sekä vähäisessä määrin Lappeenrantaan sijoittuva valtionhallinnon tietopalvelukeskus ja alueella jo oleva logistinen ja teknologinen osaaminen sekä Kouvolassa (ELYn erikoistumistehtävä) jo sijaitseva telematiikkaan ja siihen liittyvään tietopalveluun keskittyvä yksikkö. Sijoittamista tukee myös jo alueella oleva merenkulun väylänpidon alueyksikkö, jonka viranomais- ja tilaajatehtäviä vahvistettaisiin.

Väyläviraston liikenteen- ja väylänpidon tietopalvelukeskuksen ja siihen kytkeytyvän tutkimus- ja kehittämistoiminnan sijoittuminen Lappeenrantaan mahdollistaisi mm. seuraavaa:

- Yksikkö voisi lähitulevaisuudessa kehittyä Lappeenrannan alueella väylähallinnon liikenteen ja logistiikan erikoisyksiköksi. Tässä erikoistumisessa toiminta hyötyisi alueen materiaalitalouden ja logistiikan osaamisklusterista.
- Liikenteen ohjauksen osalta yksikkö vähentäisi Helsingin ja Tampereen liikennekeskusten resurssipaineita (tunnelit ja liikenteenohjaus) erityisesti rajaliikenteen ja kansainvälisen liikenteen osalta.

Tähän toimintokokonaisuuteen liittyvien nykyisten tehtävien ja niiden toiminnallisen kehittämisen volyymi, tarvittava talous- ja henkilöstöhallinnon sekä tietohallinnon tuki mukaan lukien, on arviolta noin 70 htv. Toimintokokonaisuuden kehittämispotentiaali voisi olla huomattava, jopa 30 htv (40 %) joko omana työnä, yhteistyönä alueen muiden toimijoiden kanssa tai ostopalveluin toteutettuna.

Yksikköön siirrettävien nykyisten tehtävien ja niiden kehittämisen volyymi olisi Tiehallinnon osalta tarvittava talous- ja henkilöstöhallinnon sekä tietohallinnon tuki mukaan lukien tietopalvelujen osalta arviolta 22 htv ja liikennekeskuksen osalta 6 – 12 htv:tä riippuen yöpäivystyksen tarpeesta. Radanpidon osalta kyse olisi noin 8 htv:stä, joista noin 6 htv:tä on tällä hetkellä toteutettu ostopalveluna. Radanpidon kilpailuneutraliteetin kannalta kyseiset toiminnot tulisi kuitenkin toteuttaa väyläviraston omana työnä. Merenkulkulaitoksen osalta yksikköön siirtyisi merikartoituksen sisävesiaineistojen käsittely, sisävesien väylänpidon ja kanavien viranomais- ja tilaajatehtävien vahvistaminen, merenkulun tuet, liikenteen

ohjauksen telematikkatoimintoja sekä älykkään liikenteen kehittämisestä vastaava henkilöstö, yhteensä noin 28 htv.

Lisäksi **(2) Lappeenrantaan voitaisiin sijoittaa Väyläviraston asianhallinta ja asiakirjahallinto, arkistopalvelut, tilastointia ja julkaisutoimintaa sekä näiden asioiden tieto- ja informaatiopalveluja osittain.**

Tämä toimintokokonaisuus liittyy kiinteästi liikenteen ja väylänpidon tietopalveluihin ja tukee niitä sekä toiminnallisesti että hallinnollisesti. Lisäksi ne ovat lakisääteisinä elinkelpoisia ja edellyttävät osin samanlaista osaamista kuin (1) –kohdassa ehdotettu liikenne- ja väylätietopalvelu.

Asian- ja asiakirjahallinnan osalta tavoitteena olisi siirtymäkaudella keskittää Väyläviraston yhteinen arkisto, sen sähköinen kehittäminen ja dokumenttien hallinta, EU- ja muut tietopalvelutehtävät, tilastopalveluja sekä ainakin osin julkaisujen koordinointi Lappeenrantaan.

Näiden hallinnollisten tukitehtävien ja niiden toiminnallisen kehittämistoiminnan sijoittamista Lappeenrantaan tukee alueelle sijoitettava valtion IT-palvelukeskus, Lappeenrannassa jo toimivat suuret IT-palvelutoimittajat ja myös Väyläviraston jo alueella oleva merenkulun väylänpidon alueyksikkö, jossa on vastaavaa toimintaa.

Tähän toimintokokonaisuuteen liittyvien nykyisten tehtävien ja niiden toiminnallisen kehittämisen volyymi on arviolta noin 30 htv.

Yksikköön siirrettävien nykyisten tehtävien volyymi olisi Tiehallinnon osalta tarvittava tietohallinnollinen tuki mukaan lukien noin 8 htv. RHK:n osalta kyse olisi noin 8 htv:stä, joista noin 5 htv:tä on tällä hetkellä toteutettu ostopalveluna. Radanpidon kilpailuneutraliteettiin kannalta toiminto tulisi kuitenkin kokonaan toteuttaa väyläviraston omana työnä. Merenkululaitoksen osalta tehtäväkokonaisuudet olisivat tietopalvelut, tilastopalvelut ja niihin liittyvää yleishallintoa ja henkilöstömäärä olisi arviolta 14 htv.

Väylävirastosta alueellistettaisiin edellä olevan mukaisesti 100 työpaikkaa Lappeenrantaan vuoden 2015 loppuun mennessä. Arvioiden mukaan varsinkin liikenne- ja väylätietopalveluissa ja niiden kehittämisessä on kasvupotentiaalia niin, että alueellistettavien toimintojen työllistävä kokonaisvaikutus Lappeenrannassa voi olla jopa 130 htv. Ehdotus perustuu keskeisesti siihen, että 1) se on toimeksiannon mukainen eli em. toiminnot voidaan alueellistaa väyläviraston ydintoimintojen olennaisesti vaarantumatta sekä ilman suuria haittavaikutuksia väylävirastojen yhdistymiselle ja muille toiminnoille, 2) se muodostaa Lappeenrannassa kehittyessään mm. yliopistoon tukeutuvan logistisen älykkään liikenteen osaamiskeskittymän ja 3) alueellistamisen suuruusluokka mahdollistaa vielä kohtuudella väyläviraston tuottavuustavoitteiden saavuttamisen tarvittavista uusrekrytoinneista huolimatta.

Ehdotus edellyttää tarkemman tehtävä- ja henkilötason toteuttamissuunnitelman, jonka laatiminen voi parhaiten tapahtua väyläviraston tulevan johdon toimesta ja tulostavoitteena.

2. Ehdotusten vaikutusten arviointia

2.1 Alueellistamispaikkakunnat

Alueellistamispaikkakunniksi on määritelty Rovaniemi ja Lappeenranta. Paikkakunnilla on paljon merkitystä alueellistettavien tehtävien kannalta. Siirrettävien tehtävien kannalta on tärkeää, että paikkakunnalta on siellä jo olevien toimintojen ja koulutustarjonnan kautta olemassa osaamis- ja kehittämispohjaa, jota on mahdollista hyödyntää.

Väyläviraston henkilöstöstä vapaaehtoisia siirtyjiä Lappeenrantaan on NetEffectin selvityksen mukaan muutamia ja Rovaniemelle ei juuri ketään. Lisäksi halukkaiden siirtyjien osaaminen ja nykyiset tehtävät eivät pääosin vastaa siirrettävissä tehtävissä tarvittavaa osaamista. Tästä seuraa, että alueellistaminen on toteutettava uusrekrytoimalla, perehdyttämällä ja opastamalla työhön kokonaan uudet henkilöt. Työhön opastaminen edellyttää tehtäviä nykyisin hoitavien henkilöiden toimivan työn opettajina sekä Helsingissä että myös uudella paikkakunnalla.

Väylävirastot kartoittavat henkilöstön siirtymishalukkuuden yhteistoimintamenettelyssä, kun alueellistamispäätös on tehty.

Lappeenrannassa on tekninen yliopisto, jonka tavoitteena on yhdistää tekniikan ja talouden näkökulmat. LTY katsoo vahvuuksiinsa metsä- ja metalliklusterin, energia-alan, Venäjä-osaamisen, informaatio- ja kommunikaatioteknologian sekä liiketoimintaosaamisen. Väyläviraston kannalta olennaisia oppiaineita ovat mm. logistiikan ja ympäristötekniikan opetus. Muutoinkin Lappeenrannassa on raja-alueen läheisyydestä johtuen logistiikka-alan yrityksiä ja osaamista sekä yksittäisiä konsulttiyritysten sivutoimipaikkoja. Lappeenrantaan ollaan lisäksi sijoittamassa valtion IT –palvelukeskusta. Sen sijaan Lappeenrannassa ei ole tie- tai liikennetekniikan tai rakennusalan koulutusta eikä merenkulkualan koulutusta. Lappeenrannalla on kuitenkin toiminnallisia kehitysedellytyksiä joidenkin logistiikkaan ja teknisiin palveluihin liittyvien toimintojen sekä raja-alueeseen liittyvien toimintojen alueellistamiselle.

Lappeenrannan liikenneyhteydet Helsinkiin ja väylävirastoon ovat selvästi paremmat kuin Rovaniemen. Lisäksi yhteydet ovat huomattavasti paranemassa raideliikenteen kehityksen seurauksena. Helsingissä käynti vie päivän, mutta on mahdollista tehdä junalla, mikä on selvästi lentämistä edullisempaa.

Lappeenrantaan voidaan sijoittaa logistiikkaan ja siihen kytkeytyviin teknisiin toimintoihin liittyviä ja niitä tukevia tehtäviä, joita voidaan hoitaa kohtalaisen itsenäisesti annettujen tavoitteiden ja ohjeiden puitteissa ilman jatkuvaa fyysistä kontaktia väyläviraston ydintoimintoihin.

Merenkulkulaitoksella on jo Lappeenrannassa Järvi-Suomen väyläyksikkö, jonka erikoistumisalueena on sisävesien väylänpito ja kanavatoiminnot koko valtakunnan alueella sekä Saimaan alueen alusliikennepalvelu (VTS). Lisäksi Merenkulkulaitos on keskittänyt taloushallinnon reskontratoiminnot Lappeenrantaan. Yhteensä Merenkulkulaitoksesta väylävirastoon siirtyviä henkilöitä työskentelee Lappeenrannassa tällä hetkellä 26 henkilöä. Lisäksi Lappeenrannassa toimii Saimaan kanavan hoitokunta, jossa työskentelee 5 henkilöä.

Rovaniemellä toimivan Lapin yliopiston pääoppiaineet ovat kasvatustieteet, matkailu ja liiketoiminta, oikeustiede, taideteollinen ala ja yhteiskuntatieteet. Lisäksi yliopistolla on erikoisosaamista arktisten alueiden tutkimuksessa. Näiden alojen koulutuksella ei ole suurta merkitystä väyläviraston pääasiassa teknisten toimintojen kannalta. Väyläviraston muutamien hankintajuristien työ kytkeytyy kiinteästi suurten investointien tarjouspyyntöjen valmisteluun ja oikeusprosesseihin (sovitteluihin ja välimesmenettelyihin sekä oikeudenkäynteihin) Helsingissä. Lisäksi hallinnon ja talouden sekä tukitehtävien alueellistaminen ei ole toimeksiannonkaan mukaista (elinkelpoista), koska näissä toiminnoissa vielä toimiva väki vähenee

tuottavuusohjelman seurauksena merkittävästi ja koska talous- ja henkilöstöhallinnon operatiivinen toiminta on jo siirretty valtion palvelukeskuksiin.

Rovaniemellä ei ole tie- tai liikennetekniikan tai rakennusalan tai ympäristötekniikan tai logistiikan korkeasteen koulutusta, mitkä alat olisivat tiettyjä perusedellytyksiä sille, että kehityskelpoista väyläviraston valtakunnallista tehtävää kannattaisi sijoittaa sinne.

Rovaniemellä on jo Tiehallinnon tiepiiri, jonka erikoistumisalueena on tienpidon vahingonkorvaukset sekä hylättyjen ajoneuvojen hallinto koko maata koskien. Tiepiiri on myös koordinoanut Tiehallinnon valtakunnallista matkailun sidosryhmäyhteistyötä. Näissä toiminnoissa Rovaniemen yliopiston tuki esim. vahingonkorvausasioissa on ollut hyödyllistä. Erikoistumistehtävissä Rovaniemellä toimii 6 henkilöä tiepiirin 55 henkilön lisäksi.

Rovaniemelle on aikaisemmin alueellistettu ja kehitetty SM:n ja poliisin tietohallintokeskus, joka toimii perustietotekniikan, tietoturvan ja tietohallinnon operatiivisten tilaajatoimintojen (hankinnan) alueella. Tietohallinnon osalta väylävirasto on toisin kuin monet muut virastot ulkoistanut operatiivisen perustietotekniikkansa 90-luvun alussa mukaan lukien lähituen, käyttöpalvelut ja tietoturvaratkaisut. Tietohallinnon strateginen johtaminen ja kehittämisen ohjaus sekä tilaaminen taas on osa väyläviraston ohjausta ja kehittämistä ja volyymi niin pieni, ettei alueellistaminen puhtaasti tältä osin ole elinkelpoista eikä toimivaa.

Rovaniemen yhteydet Helsinkiin ja väylävirastoon ovat selvästi Lappeenrantaa heikommat, koska järkevät yhteydet toimivat lentäen, mikä on kallista. Tästä syystä Rovaniemelle ei ole taloudellisesti tarkoituksenmukaista sijoittaa väyläviraston tehtäviä.

2.2 Toiminnalliset vaikutukset

Toiminnalliset vaikutukset ovat kielteisiä, koska väyläviraston ydintoiminnot sekä väylä- ja liikennetietopalvelujen tärkeimmät yhteistyökumppanit ja kehittämispartnerit, sekä osaajat kuten oma henkilöstö, suunnittelutoimistot ja IT-talot sijaitsevat pääkaupunkiseudulla. Kuten edellä on kuitenkin perusteltu, tilannetta on mahdollista parantaa 5 – 7 vuoden siirtymäajan kuluessa, kun tarvittavat osaajat on rekrytoitu ja he ovat saaneet tehtävien hoitamiseen ja kehittämiseen liittyvän riittävän kokemuksen ja lisäkoulutuksen. Näin suuren toimintokokonaisuuden (25-30 %) irrottaminen pääkaupunkiseudulle jäävistä väyläviraston toiminnoista on erittäin vaikeaa ja tulee olemaan vaikutuksiltaan erittäin suuri ja todennäköinen riski väyläviraston ydintehtävien hoitamisessa ja virastouudistuksen tavoitteiden toteuttamisessa. Erityisesti uusrekrytointien suuntaaminen uuteen yksikköön ja tuottavuustavoitteiden kohdistuminen ydintoimintoihin pääkaupunkiseudulla aiheuttaa todennäköisesti ydintehtävien suorittamatta jättämistä ja tätä kautta aiheuttaa vaikeuksia asiakkaille ja liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamiselle.

2.3 Taloudelliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset ovat myös kielteisiä, koska nykyhenkilöstö ei siirry ja tarvittava osaaminen on hankittava rekrytoimalla paikkakunnalle uudet henkilöt. Heidän perehdyttämisensä siirtymäaikana edellyttää nykyisten osaajien antamaa koulutusta ja työnopastusta, mikä merkitsee kaksinkertaista henkilöstöä tehtäväalueella. Toimistotilojen jonkin verran alhaisempi kustannustaso Lappeenrannassa ei kata henkilöstön kautta muodostuvaa lisäkustannusta millään järkevänpituisella aikavälillä.

Muuttokustannukset ja mahdollisen siirtyvän henkilöstön tuki on kannattavaa maksaa maksimitasolla, koska nykyisten osaajien siirtyminen alentaisi muita kustannuksia merkittävästi.

Ao. henkilöstön matkakustannukset kasvavat henkilöä kohden selvästi, mutta tässä toiminnossa siirtymävaiheen jälkeen matkustamista voidaan rajoittaa kohtuulliseen tasoon. Lappeenrannan kohdalla matkakustannukset ja matka-ajat eräiden ratahankkeiden valmistuttua muodostuvat kohtuullisiksi.

Koska alueellisen yksikön koko suhteessa ydintoimintoihin tulee vaarantamaan väyläviraston ydintehtävien tehokkaan hoitamisen, on tästä seurauksena välillisiä kielteisiä seurauksia myös väylänpitoon ja liikennejärjestelmäsunnitteluun ja sitä kautta välittömiä taloudellisia vaikutuksia liikenteelle ja elinkeinoelämälle.

2.4 Henkilöstövaikutukset

Henkilöstövaikutukset ovat selvästi negatiivisia ja heijastuvat väyläviraston työtyytyväisyyteen ja työnantajaimagoon. Siirtyvissä tehtävissä työskentelevien henkilöiden työmotivaatio heikkenee, heistä osa siirtyy muiden työnantajien palvelukseen pääkaupunkiseudulla ja heidän motiivinsa kouluttaa ja opastaa rekrytoitavia uusia henkilöitä tuskin on kovin korkealla tasolla. Siirrettävissä tehtävissä työskentelevillä on perheet, asunnot, tuttavapiiri yms. pääkaupunkiseudulla, jolloin siirtyminen ei ole varsinkaan taantuman oloissa helppoa.

Väyläviraston uusrekrytointimahdollisuudet tuottavuusohjelman puitteissa ovat rajalliset. On arvioitu, että rekrytointivaraa on noin 100 htv vuoden 2015 loppuun mennessä. Koska varsinkin ydintoiminnoista poistuvien tilalle joudutaan rekrytoimaan uusia henkilöitä, jää alueellistamisen hoitoon uusrekrytoinnein kohtalaisen vähän liikkumavaraa. Väyläviraston tuottavuustavoite muutoin on täysin realistinen, mutta jos rekrytointeja joudutaan suuntaamaan määrältään huomattavan alueellistamistavoitteen toteuttamiseen, niin tuottavuustoimenpiteet kohdistuvat tällöin pääosin ydintoimintoihin. Jos tuottavuustavoitteen saavuttamista voidaan siirtää parilla vuodella, alueellistaminen helpottuisi hieman.

2.5 Alueelliset vaikutukset

Alueellistamisella on myönteisiä vaikutuksia alueelle verotulojen kasvun ja taloudellisen aktiivisuuden lisääntymisen kautta. Lappeenrannan kehitykselle liikenteen ja väylänpidon tietopalvelukeskuksen sijoittamisella voi olla merkitystä em. toimintojen ja yliopiston mahdollisen kehityksen seurauksena. Myös jonkinasteisen osaamiskeskittymän kehittyminen logistiikan ja älykkään liikenteen osalta on mahdollista. Alueellistettavien toimintojen tulevaisuuden kehittymispotentiaalin realisoituminen on kuitenkin epärealistista, kun mahdolliset uusrekrytointimäärät ja alueellistamis- ja tuottavuustavoitteet ovat esitetyn mukaisia.

3. Alueellistamisen htv-lähtökohdat

Liikenne- ja viestintäministeriö on ilmoittanut hallinnonalansa alueellistamispotentiaaliksi jo tehtyjen päätösten jälkeen vielä noin 200-400 henkilötyövuotta vuoteen 2015 mennessä. Tämä tavoite koskee koko hallinnonalaa. Kun tehtiin alustava päätös perustettavien väylä- ja turvavirastojen sijoittamisesta pääkaupunkiseudulle, niin samalla päätettiin, että liikenne- ja viestintäministeriön ilmoittaman alueellistamistavoitteen, 200-400 työpaikkaa vuoteen 2015 saavuttamiseksi asetetaan työryhmä. Tässä vaiheessa koko hallinnonalan tavoite kohdennettiin väyläviraston ja turvaviraston perustamisiin. **Päätöksen**

tekohetkellä tavoitteen asetanta perustui selvitysmiesten raportissaan esittämään arvioon, että väylävirasto käsittää noin 730 henkilöä ja turvavirasto noin 530 henkilöä eli yhteensä 1260 henkilöä.

Varsinaisessa valmistelutyössä on kuitenkin selvinnyt ja tarkentunut, että kokonaishenkilömäärät, joihin alueellistaminen pääkaupunkiseudulla voisi kohdistua, ovat väylävirastossa noin 489 henkilöä ja turvavirastossa noin 496 henkilöä eli yhteensä 985 henkilöä.

Lähtökohdan näin oleellisesti muuttuessa (lähtökohtana oleva väylä- ja turvavirastojen henkilömäärä on 275 henkilöä oletettua pienempi) hallinnonalan koko alueellistamistavoitteen saavuttaminen pelkästään väylä- ja turvavirastojen toimesta on mahdotonta vaarantamatta oleellisesti koko uudistuksen tavoitteita. Varsinkin kun otetaan vielä huomioon se, että väyläviraston henkilöstöstä pääosa työskentelee viraston ydintoiminnoissa, joita ei tulisi pääkaupunkiseudulta alueellistaa jo tehtyjen päätösten mukaisesti.

Hallinnonalan koko henkilöstöstä työskentelee pääkaupunkiseudulla noin 1800 henkilöä ilman ministeriötä. Mikäli alueellistamistavoite asetetaan tasapuolisesti koko hallinnonalalle olisi tavoitteesta väylä- ja turvaviraston osuudeksi asetettava nykyisten henkilömäärien suhteessa alle 60 % eli noin 120-240 henkilöä.

4. Väylävirasto

4.1 Toimiala ja tehtävät

Väylävirastoa koskevassa lakiehdotuksessa (luonnos 27.3.2009) viraston toimiala ja tehtävät on määritelty seuraavasti:

Väylävirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva virasto, joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävästä kehitystä.

Väyläviraston tehtävänä on:

- 1) ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa;*
- 2) vastata valtion tie- ja rataverkosta sekä vesiväylistä ja niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta sekä ohjata ja valvoa vesiväylänpitoa koko maassa;*
- 3) vastata merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen ja vesiväylien suunnittelusta, kunnossapidosta ja rakentamisesta;*
- 4) vastata elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta sanotuissa keskuksissa;*
- 5) osallistua liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen;*
- 6) huolehtia liikenteen hallinnasta ja sen kehittämisestä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä myös valtion väylien ulkopuolella siten kuin siitä erikseen säädetään;*
- 7) turvata talvimerenkulun edellytykset;*
- 8) kehittää ja edistää liikenteen palveluja ja niiden markkinoiden toimivuutta;*
- 9) edistää väylänpidon tuottavuuden parantamista;*
- 10) kehittää julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä sekä myöntää merenkulun ja muiden liikennemuotojen edistämiseen tarkoitettuja avustuksia;*
- 11) huolehtia merikartoituksen ylläpidosta ja kehittämisestä;*
- 12) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.*

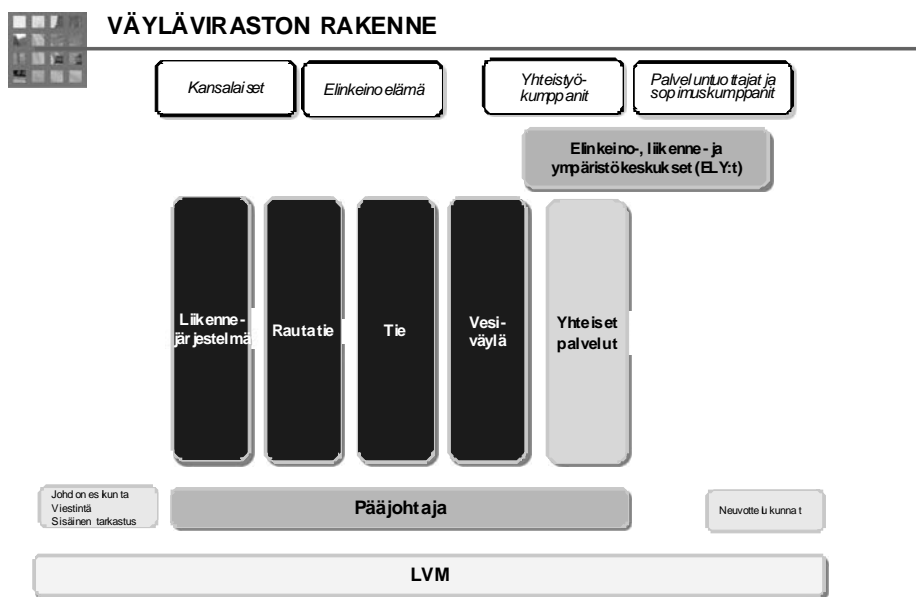
4.2 Alustava organisaatorakenne

Väylävirasto on asiantuntija- ja tilaajavirasto, jonka päätehtävänä on liikennejärjestelmän: teiden, ratojen ja vesiväylien kunnossapito ja kehittäminen sekä liikenteen hallinta ja palvelut. Väylävirasto vastaa lisäksi ELYjen liikennevastuualueiden toiminnallisesta ohjauksesta ja toiminnan yhtenäisyydestä. Toiminnan näkökulma on valtakunnallinen. Tavoitteena on varmistaa koko maassa matkojen ja kuljetusten yhtenäinen

turvallisuus- ja palvelutaso. Väylävirasto toteuttaa itse päivittäisen liikenteen ohjauksen, radanpidon ja vesiväylänpidon viranomais- ja lupapalvelut sekä asiakkaittensa ja sidosryhmiensä tietopalvelut ja – yhteistyön.

Organisaation rakennepohjaksi on otettu suunnittelutyön pohjaksi kaavailtu viiden osaston malli. Siinä väylävirastojen nykyinen toiminta jaettaisiin liikennemuodoittain kolmeksi osastoksi. Osa nykyisistä tehtävistä sekä liikenne- ja viestintäministeriöstä siirtyvät tehtävät organisoitaisiin yhteen osastoon. Tukitoiminnot koottaisiin jo aloitusvaiheessa omaksi osastokseen. Toimintaa ohjaisi pääjohtaja oman esikuntansa avustuksella. Väyläviraston lopullinen rakenne ja toimintokokonaisuus tarkentuvat syksyllä 2009.

Kuva 1. Väyläviraston alustava rakenne



Liikennejärjestelmäosaston tehtäväkenttään kuuluu toimintaympäristön seuranta, liikennejärjestelmän seuranta, liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden kartoitus, liikennejärjestelmän ylläpito- ja kehittämisohjelma, PTS:n, toiminta- ja taloussuunnitelman sekä talousarvioesityksen vetovastuu. Lisäksi sen tehtäviin kuuluu ELYjen väylänpidon ja toiminnan ohjaus. Kaikissa näissä tehtävissä se tekee läheistä yhteistyötä sekä Väyläviraston muiden osastojen että LVM:n kanssa.

Liikennejärjestelmäosaston tehtäväkenttään kuuluvat myös maankäyttöasiat, asiakkuudenhallinta, alan osaamisen kehittäminen, Väyläviraston T&K-koordinointi ja palveluntuottajamarkkinoiden seuranta.

Virastoon LVM:stä siirtyvät joukkoliikenteen ostot sijoitettaisiin myös liikennejärjestelmäosastolle.

Liikennejärjestelmäosasto toisaalta tuottaa tietoa liikennepoliittisten linjausten pohjaksi ja toisaalta tuottaa suunnitelmia ja ohjelmia, jotka toteuttavat näitä linjauksia.

Merenkulku- tie- ja rautatieosastot ovat vastuussa väylien jokapäiväisestä liikennöitävyydestä, ts. niiden kunnosta, liikenteen operatiivisesta ohjauksesta ja hallinnasta. Tieosaston rooli poikkeaa siinä mielessä kahdesta muusta, että kunnossapidosta ja alueellisista investoinneista huolehtiminen siirtyy ELYihin, kun nykyiset tiepiirit sulautuvat niihin. Kaikki kolme osastoa vastaavat isoista investoinneista. Niiden kaikkien toiminta pohjautuu erilaisiin tietovarantoihin, joita tarvitaan mm. liikenteenohjauksessa sekä kunnossapito- ja ylläpitotoimien suunnittelussa ja kohdentamisessa.

Merenkulku-, rautatie- ja tieosastojen tehtävissä on paljon samankaltaisuutta. Kolmen osaston yhteistyön ja kehittämisponnistusten avulla on saavutettavissa synergiaetuja, jotka parhaimmillaan realisoituvat tuottavuuden paranemisena infrarakentamisen alalla. Yhteistyö ja kehittäminen tarvitsevat tiivistä keskinäistä vuorovaikutusta, joka helpottuu, kun osastot sijaitsevat samassa toimitalossa.

Kunkin osaston sisäinen yhteistyö on hyvän lopputuloksen eli päivittäisen liikennöitävyyden näkökulmasta tärkeää: Ratojen ja teiden sekä vesiväylien kuntomittaukset tuottavat tietoa, jonka perusteella kunnossapitotyöt priorisoidaan ja korvausinvestointiohjelmia laaditaan. Hälyttävät mittaustiedot johtavat raiteen välittömään käyttökieltoon, jonka liikenteenhallinta toteuttaa ja estää näin potentiaalisen onnettomuuden. Samantapaisia toimintojen kriittisiä kytköksiä on myös merenkulussa ja tienpidossa.

Merenkulku-, rautatie- ja tieosastot ovat liikennejärjestelmäosaston tärkeä yhteistyökumppani, sillä niillä on paras tieto väylien ja teknisten järjestelmien (esim. turvalaitteet ja liikenteenohjauksen järjestelmät) kunnosta ja korjaustarpeesta. Tätä tietoa tarvitaan kun liikennejärjestelmän kehittämistä ja väylänpitoa suunnitellaan eri aikajänneille.

Merenkulku-, rautatie- ja tieosastojen asiantuntijoilla on tärkeä tehtävä Suomen etujen valvojina kansainvälisessä standardoinnissa ja harmonisoinnissa silloin, kun valmistelu edellyttää operatiivista ja teknistä asiantuntemusta. Tässä työssä Väylävirasto ei ole ainoa toimija, vaan yhteinen käsitys on muodostettava monissa asioissa Turvallisuusviraston ja LVM:n kanssa.

Yhteiset palvelut ovat koko viraston toiminnan mahdollistajia. Yhteisistä palveluista on vuosien varrella ulkoistettu suuri osa operatiivisesta toiminnasta. Jäljellä on se henkilökunta, joka tarvitaan suunnittelemaan ja ohjaamaan palveluntuottajia, joilla on oltava oman talon tuntemus tai joiden työn luonne edellyttää samassa toimitalossa työskentelyä (mm. sihteeripalvelut). Viimemainittuun ryhmään kuuluvia tehtäviä on myös ulkoistettu vaihtelevin tuloksin (esim. toimistojärjestelmien lähituki).

Yhteisiin palveluihin kuuluvia tehtäväkokonaisuuksia ovat alustavasti: tietohallinto, tietopalvelu, taloushallinto, henkilöstöhallinto, oikeuspalvelut, virastopalvelut, kielipalvelut, kiinteistöasiat, sihteeripalvelut ja kirjasto.

Väyläviraston rakenne tarkentuu tämän vuoden aikana suunnitteluprojektin työn edetessä.

4.3 Väyläviraston toiminta

Viraston perustamisella tavoitellaan vahvaa liikennejärjestelmänäkökulmaa ja synergiaetuja eri liikennemuotojen kesken. Toiminta on alustavasti organisoitu osin liikennemuodoittain, mutta osastojen välisen horisontaalinen yhteistyö on voimakasta. Juuri sen avulla tullaan saavuttamaan tavoiteltua synergiahyötyä joidenkin vuosien kuluessa. Yhteistyö ja yhteisöllisyyden aikaan saaminen edellyttää henkilökohtaiseen vuorovaikutukseen perustuvaa kanssakäymistä.

Omaa väylänpitohenkilöstöä ei ole, vaan väylänpidon osaajat tilaavat väylänpidon ulkopuolisilta toimijoilta ja ELYiltä. Tärkeää on, että tilaajalla on hyvä osaaminen, jotta asiakkaiden tarpeet tulevat huomioiduksi ja että varmistetaan tuotteiden laatu ja kehittäminen. Väyläviraston asiantuntijat ovat vahvasti mukana myös kansainvälisessä standardoinnissa ja harmonisoinnissa valvomassa Suomen etuja.

Tukitoiminnoista taloushallinto on tarvittavilta osin ulkoistettu Valtiokonttorin palvelukeskuksiin. Tietohallinnossa ulkoistaminen on myös pitkälti tehty perustietotekniikassa, virastojen henkilökunta tilaa substanssijärjestelmiä järjestelmätoimittajilta, omia koodaajia ei ole.

Nykyisten virastojen ja uuden Väyläviraston strategiana on keskittyä asiantuntijuutta vaativaan omaan ydintoimintaan ja siirtyä ostopalveluihin ja yhteistyöhön muiden toimijoiden kanssa muissa toiminnoissa ja osaamisessa mm. eläköitymisen myötä.

4.4 Henkilöstö

Väylävirastossa on aloitushetkellä 1.1.2010 tämän hetken (huhtikuu 2009) arvion mukaan 702 htv:tä, joista 489 henkilön työpaikka sijaitsee pääkaupunkiseudulla ja **213 alueilla**.

Tiehallinnon Helsingin liikennekeskus (21 htv) toimii samassa tilassa Helsingin kaupungin ja poliisin kanssa ja Merenkululaitoksen Suomenlahden meriliikennekeskus (41 htv) toimii samassa tilassa merivartioston kanssa. Nämä toiminnot on perusteltua jatkossakin säilyttää pääkaupunkiseudulla.

Edellä olevasta seuraa, että alueellistamistarkastelun kohteena voi olla Väyläviraston pääkaupunkiseudulla nykyisin sijaitsevat yhteensä enintään 489 htv vastaavat toiminnot. Tuottavuustavoite huomioiden vuoden 2015 lopussa tämä luku on 416 htv.

4.4.1 Väyläviraston pääkaupunkiseudun ulkopuolella toimiva henkilöstö

Väylävirastoissa on jo aiemmin alueille siirretty paljon tehtäviä. Keskushallinnosta alueille siirrettäviä tehtäviä on tänä vuonna päätetty seuraavasti: MKL:ssä yhteysalusliikenteen viranomais- ja tilaajatehtävät Turkuun, Tiehallinnossa telematiikkatehtäviä Kouvolaan, asiakaspalvelutehtäviä Tampereelle ja hylättyjen ajoneuvojen maanteiltä poistamistehtäviä Rovaniemelle. Aiemmin Merenkululaitoksessa on alueille keskitetty: merenmittausretkikuntien sijoittaminen Turkuun, palkkatiimi Turkuun, kanavatoiminnan tilaus- ja viranomaistehtävät Lappeenrantaan, ostoreskontra-, käyttöomaisuuskirjanpito- ja laskutustiimi Lappeenrantaan ja Joensuuhun, tuotantoyksikön johtotehtävät Lappeenrantaan, rannikon väylätuotannon johto Turkuun sekä osaamisen kehittämistiimi Vaasaan. Tiehallinnossa on aiemmin alueille keskitetty tehtäviä seuraavasti: operatiiviset talous- ja henkilöstöhallinto Valtiokonttorin palvelukeskuksille *ja valtakunnallisia tehtäviä tiepiireihin*: asiakaspalvelut ja perinnetoiminta Tampereelle, lautta-asiat Turkuun, vahingonkorvaukset Rovaniemelle, pientieasiat ml. puuhoolto Jyväskylään sekä telematiikka Kouvolaan. Lisäksi on muistettava, että sekä *muu* Tiehallinnon piirihallinto että MKL:n alueyksiköt toimivat jo alueilla. Samoin valtaosa 1.1.2010 MKL:sta irrotettavasta tuotantotoiminnasta on alueilla tapahtuvaa.

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella nykyisten väylävirastojen henkilöstöstä työskentelee 151 henkilöä oheisessa taulukossa esitetyillä paikkakunnilla seuraavantyyppisissä tehtävissä:

- Tiehallinnon liikennekeskukset Turussa, Tampereella ja Oulussa keräävät, jalostavat ja jakavat tietoa kelistä ja liikenteen häiriöistä. Kukin liikennekeskus valvoo liikenteen ohjausta sekä toimii yhteistyössä urakoitsijoiden ja viranomaisten kanssa liikenteen toimivuuden varmistamiseksi.

- Tiehallinnon asiantuntijapalveluiden asiantuntijoita ja investointihankkeiden projektipäälliköitä toimii alueilla tiepiirien toimitilojen tai sivutoimipisteiden yhteydessä eri tehtävissä.
- Ratahallintokeskuksen asiantuntijoita toimii tällä hetkellä PKS:n ulkopuolella Oulussa ja Pieksämäellä.
- Merenkulkulaitoksesta väylävirastoon siirtyvä väylänpito vastaa meriväylien ylläpidon tilaamisesta sekä viranomaistehtävistä Turussa, Vaasassa ja Lappeenrannassa.
- Meriliikenteen ohjaus tarjoaa kauppamerenkululle ja muulle vesiliikenteelle alusliikenne- ja radionavigaatiopalveluita. Alusliikennepalveluista merkittävimmät ovat VTS ja GOFREP. Suomessa toimii tällä hetkellä viisi VTS-keskusta, jotka sijaitsevat Lappeenrannassa, Helsingissä, Nauvossa, Porissa ja Vaasassa. Suomenlahden alusliikenteen pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä (GOFREP) kattaa kansainvälisen merialueen Suomenlahdella ja sitä valvovat Suomi, Viro ja Venäjä yhteistyössä. Suomenlahden meriliikennekeskus on sidoksissa Merivartioston meripelastuskeskukseen.

Taulukko 1. Väyläviraston pääkaupunkiseudun ulkopuolella toimiva henkilöstö, arvio 1.1.2010

Paikkakunta	Yhteensä 151	Tiehallinto (46)		Ratahallintokeskus (4)			Merenkulkulaitos (101)			
		Liikenne- keskus	Asiantuntija- palvelut	Kunnossa pito- päällikkö	Liikenteen alue- päällikkö	Rata- työ- koordinaattori.	Väylänpito	Meriliikenteen ohjaus	Merikartotus	muut
Lappeenranta	31						15	9		7
Turku	36	11	6				10	6		3
Nauvo	24							24		
Tampere	15	14	1							
Vaasa	14		1				7	2	1	3
Oulu	11	5	2	1	1		1	1		
Pori	8							8		
Joensuu	2									2
Pieksämäki	2				1	1				
Inari	1						1			
Ahvenanmaa	1									1
Salo	1		1							
Ylivieska	1		1							
Jyväskylä	1		1							
Rovaniemi	1		1							
Kouvola	2		2							
Yhteensä	151	30	16	1	2	1	34	50	1	16

4.4.2 Tuottavuustavoitteet

Valtionhallinnon tuottavuustavoitteet, jotka on asetettu nykyisille väylävirastoille, siirtyvät sellaisenaan tulevalle Väylävirastolle. Tavoitteet on esitetty taulukossa 2. Sen mukaisesti Väyläviraston on vähennettävä henkilöstöään yhteensä 107 htv vuoden 2015 loppuun mennessä. Nämä tavoitteet asettavat reunaehdoja Väyläviraston ydintoimintojen turvaamiselle ja joidenkin toimintojen mahdolliselle alueellistamiselle hyvää henkilöstöpolitiikkaa noudattaen.

Taulukko 2. Väylävirastojen tavoitteelliset henkilötyövuodet 2010-2015.

	htv- taso 2006	Tuottavuustavoite (htv)			Tilanne 1.1.2010	Tuottavuustavoite (htv)					
		2007	2008	2009		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Väylävirasto	1864	1774	1770	1717	665	652	632	621	607	594	586
– Tiehallinto	974	-60	-5	-39	(-582) + (-2)	-10	-16	-5	-5	-5	-5
– Ratahallintokeskus	104	-1	+15	0		0	-1	0	-3	-2	-2
– Merenkululaitos	786	-29	-14	-14	(-125) + (-300) + (-6)	-16	-18	-6	-6	-6	-1

4.4.3 Rekrytointipotentiaali

Väyläviraston ”alueellistamiskelpoiset” henkilötyövuodet vuoden 2015 loppuun mennessä on laskettu siten, että 1.1.2010 Väylävirastoon siirtyvästä henkilöstötyövuosimäärästä on poistettu jo alueilla työskentelevät henkilötyövuodet. Tuottavuustavoite huomioon ottaen saadaan mahdollisten alueellistettavien tehtävien henkilötyövuosiksi noin 416 htv. Tämä potentiaali asettaa reunaehdot yhdessä tuottavuustavoitteiden kanssa sille kokonaisvolyyymille, josta on realistista lähteä alueellistettavia toimintoja hakemaan.

Väyläviraston 'rekrytointipotentiaali' vuoden 2015 loppuun mennessä on laskettu siten, että 1.1.2010 Väylävirastoon siirtyvästä henkilötyövuosimäärästä on vähennetty nykyisille virastoille asetetut tuottavuustavoitteet, arvioidut henkilöstön eläköitymiset (64 ikävuoden mukaan) sekä muu luonnollinen poistuma (toinen työnantaja, sairaustapaukset, tms.). Tämän muun poistuman suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon vallitseva taloudellinen lama sekä väyläviraston henkilöstön korkea keski-ikä. Tällöin on päädytty kertoimeen 1.2. Näin laskettuna saadaan 'rekrytointipotentiaaliksi' noin 95,9 htv. Tämä potentiaali on osin mahdollista käyttää toimintojen alueellistamiseen hyvää henkilöstöpolitiikkaa noudattaen. Potentiaalia ei voida kokonaan hyödyntää alueellistamisessa, sillä muu luonnollinen poistuma kohdistuu myös ydintoimintoihin, jolloin on varauduttava korvausrekrytointeihin näihin toimintoihin. Karkeasti on arvioitu, että koko poistumasta pääosa on käytettävä ydintoimintoihin pienempi osa on mahdollista kohdistaa alueellistamisen toteuttamiseen.

Kun vapaaehtoisia siirtyjiä Rovaniemelle ei juuri ole ja Lappeenrantaankin vähän, alueellistaminen joudutaan toteuttamaan uusrekrytoinnein ao. paikkakunnalle. Ilman nykyisen henkilöstön irtisanomisia, väyläviraston rekrytointivara alueille tuottavuustavoite huomioon ottaen on korkeintaan puolet koko viraston rekrytointivarasta eli alle 50 henkilöä.

Taulukko 3. Väyläviraston 'rekrytointi- ja alueellistamispotentiaali' 2010-2015.

Väylävirasto	Tilanne 1.1.2010	Tuottavuus- toimenpiteiden ja luonnollisen poistuman vaikutukset vuosina 2010–2015	Tilanne 31.12.2015 (tilanne 2010 - tuottavuust avoite)
Henkilötyövuodet	702		595
Tuottavuustavoite 2010-2015		- 107	
Arvioidut eläköitymiset 2010–2015 (64 ikävuoden mukaan)		- 169,1	
Arvioitu muu poistuma 2010-2015 (kerroin 1.2)		- 33,8	
Rekrytointipotentiaali (poistuma - tuottavuustavoite)		95,9	
Alueilla jo työskentelevät	213 ¹⁾		
Väyläviraston henkilöstö pks:lla ³⁾ (tilanne 2010 - alueilla työskentelevät)	489	vähennetty keskim. tuottavuusvaikutus 15 % vuoden 2015 loppuun mennessä	416
¹⁾ Sisältää kaikki virastot taulukosta 1 sekä: - pääkaupunkiseudun liikenteen hallintakeskus, 21 htv, oltava samassa tilassa Helsingin kaupungin ja poliisin kanssa - Suomenlahden meriliikennekeskus, 41 htv, oltava samassa tilassa meripelastuslohkokeskuksen kanssa			

5. Alueellistamisen reunaehdot ja tavoitteita

Alueellistamiselle on työryhmän asettamiskirjeessä asetettu erilaisia reunaehdoja ja tavoitteita. Näitä ovat mm. seuraavat:

- alueellistettavien toiminnallisten kokonaisuuksien tulee olla sellaisia, että virastojen ydintoiminnot ja yhdistämisestä saatavat synergiahyödyt turvataan
- tehtävän alueellistamisratkaisun tulee myös taata virastojen toiminnan jatkuvuus ja turvallisuus
- siirrettävien toimintojen tulee olla mahdollisimman elinkelpoisia.

Näiden reunaehtojen mukaisesti väyläviraston **ydintoiminnot**, kuten LVM:n liikenne- ja väyläpolitiikan valmistelun tuki, liikennejärjestelmäsuunnittelu, joukko- ja tavaraliikenteen kehittäminen, investoinnit, suunnittelu, kunnossapito, liikenteen hallinta ja ohjaus sekä ELYjen väylänpidon ohjaus jäävät alueellistamisen ulkopuolelle.

Samalla alueellistamisen ulkopuolelle on toimeksiannon mukaisesti jätettävä **ydintoimintoihin välittömästi kytkeytyvät toiminnot** sekä sisällöllisten kysymysten että hallinnon puolella. Esimerkkejä tällaisista toiminnoista ovat juridiikka, väylänpidon ohjeet ja laatuvaatimukset, hankkeisiin liittyvä talous ja laskenta sekä suunnitelmiin ja niiden hyväksymiseen sekä tarjouspyyntöihin ja tarjousten arviointiin liittyvä erityisasiantuntemus, kuten geo-, silta- ja tunnelitekninen asiantuntemus, yms. Myös johdon tuki ja selkeät pääkonttoritoiminnot (ohjaus, budjetointi, seuranta ja raportointi, viestintä, sisäinen tarkastus ja varautuminen) ovat alueellistamisen ulkopuolella.

Alueellistamisen potentiaalisiksi kohteiksi jäävät Väyläviraston ydintoimintaa tukevat toiminnot, joilla ei ole välitöntä päivittäistä kytkentää em. ydintoimintoihin tai esimerkiksi toimeksiantajiin, palveluntuottajiin, asiakkaisiin ja sidosryhmiin. Tällaisten toimintojen tulisi itse toiminnon ja myös ao. alueen kehittymisen varmistamiseksi muodostaa selkeä, toimiva ja kehittymispotentiaalin omaava kokonaisuus. Tällaisia toimintoja ovat viraston talous-, henkilöstö- ja tietohallinto, kiinteistöhallinto ja yleishallinto sekä toiminnalliset tukitoiminnot, kuten informaatio- ja tietopalvelut, tietojen hankinta ja hallinnointi, sähköistä toimintatapaa ja uutta teknologiaa hyödyntävät tukitoiminnot ja niiden kehittäminen.

Väyläviraston operatiivinen talous- ja henkilöstöhallinto sekä yleishallinto ovat kuitenkin jo pitkälle ulkoistettu (valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti) valtionkonttorin palvelukeskuksiin ja tieto- sekä osa yleishallintoa ulkopuolisille palveluntuottajille. Lisäksi väyläviraston tuottavuuden parantaminen kohdistuu varsinkin näihin toimintoihin, joten niiden koko (=elinkelpoisuus) tulevaisuudessa on nykyistä selvästi pienempi.

Alueellistamiseen liittyy muitakin reunaehdoja ja tavoitteita, joihin valtionhallinnossa on annettu linjauksia. Niitä ovat mm.

- henkilöstön aseman turvaaminen hallinnon uudistamisessa ja alueellistamisessa
- tuottavuusohjelman toteuttaminen

Alueellistamishankkeissa pyritään hallitusohjelmankin mukaan turvaamaan niiden henkilöiden asema, jotka eivät halua siirtyä alueellistamispaikkakunnalle. Tämä on tapahtunut luonnollista poistumaa hyödyntämällä, rekrytoimalla alueille uutta henkilöstöä ja uudelleen sijoittamalla henkilöstöä muualle valtion palvelukseen nykyisellä työssäkäyntialueella. Mikäli viraston käytettävissä on riittävän pitkä siirtymäaika toimintojen käynnistämiseen uudella paikkakunnalla, eläke- ja muu poistuma ratkaisee osan näin syntyneestä ongelmasta. Siirtymäaikaa myös tarvitaan, koska nykyisen henkilöstön osaamista tarvitaan uusien henkilöiden perehdyttämiseksi ja työnopastukseen.

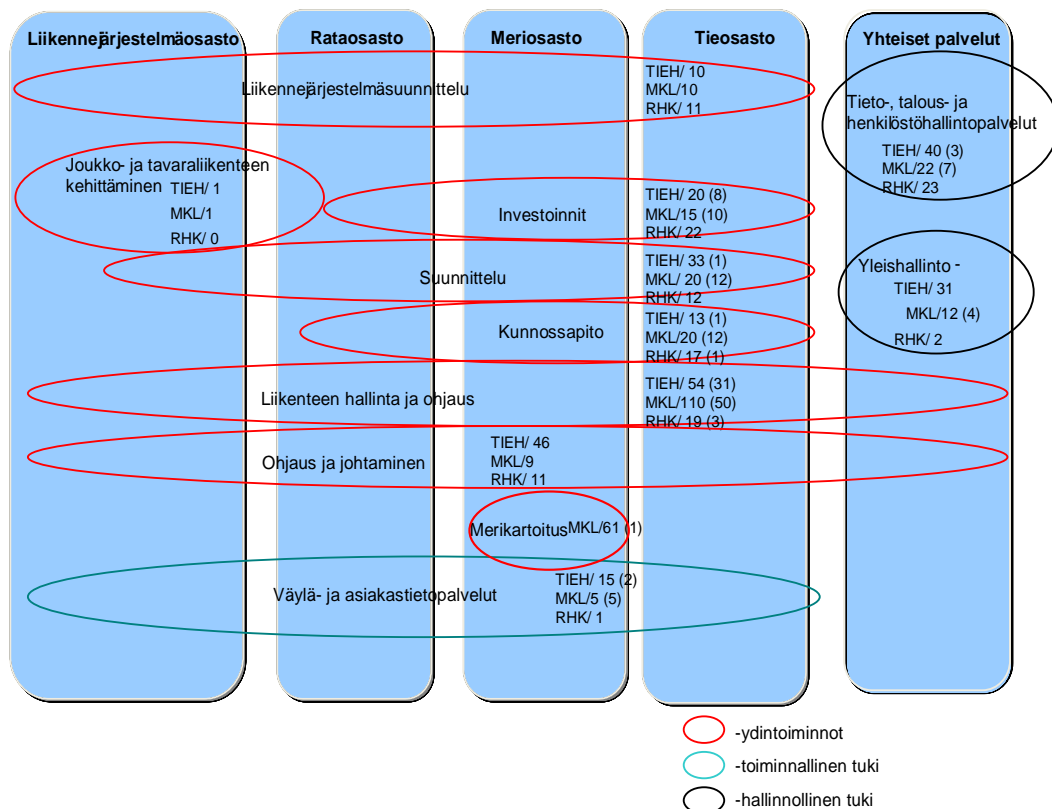
Tietyn reunaehdon alueellistamiselle muodostaa myös tuottavuustavoite. Sen toteuttaminen valtion henkilöstöpolitiikalla liittyy pitkälti myös eläköitymiseen. Jos tuottavuusvaatimus on merkittävä ja poistuma vähäinen, virastolla on vähän tilaa uusrekrytointeihin ja päinvastoin. Väyläviraston luonnollinen poistuma (eläköityminen + kerroin 1.2) on kohtalaisen suurta, 2015 loppuun mennessä 202,9 htv. Kun tuottavuusvaatimus vuoden 2015 loppuun on 107, rekrytointivaraa jää 95,9 henkilötyövuotta. Väyläviraston ” alueellistamiskelpoiset” henkilötyövuodet vuoden 2015 loppuun mennessä ovat noin 416 htv. Tämä potentiaali asettaa reunaehdot yhdessä tuottavuustavoitteiden kanssa sille kokonaisvolyyymille, josta on realistista lähteä alueellistettavia toimintoja hakemaan.

Valtaosa (arviolta 2/3) rekrytointivarasta joudutaan välttämättä kohdentamaan ydintoiminnoista poistuvan osaamisen korvaamiseen ja osin ministeriöstä siirtyvien uusien tehtävien resursointiin. Alueellistamiseen voidaan niin ollen kohdentaa suurusluokaltaan alle puolet kokonaisrekrytointivarasta, jolloin tuottavuusvaatimus rajoittaa alueellistamista pelkästään uusrekrytoinneilla. Tuottavuustavoitteiden muuttaminen takapainotteiseksi ajanjakson loppuvuosille helpottaisi alueellistamisen toteuttamista.

6. Väyläviraston toiminnalliset kokonaisuudet

Toimintokokonaisuuksien muodostamisessa lähdetään siitä, että Väyläviraston ydintoiminnoiksi muodostuvat ne toiminnot, jotka parhaiten toteuttavat muutoksen tavoitteita sekä edustavat tärkeimpiä nykyisten virastojen ydintoimintoja. Tukitoiminnoiksi on muodostettu sekä varsinaiseen ydintoimintaan sisällöllisesti kytkeytyvät toiminnalliset tukitoiminnot että perinteiset koko toimintaa tukevat hallinnolliset tukitoiminnot.

Kuva 2. Väyläviraston alustavat toimintokokonaisuudet ja htv:t.



6.1 Ydintoiminnot

Oman toiminnan ohjaus ja johtaminen

- arvot, eettiset periaatteet, visio, strategiat, tavoitteet, seuranta
- henkilöstö ja sidosryhmäyhteistyö
- työnantajatoiminta
- tulos- ja talousohjaus
- toimintajärjestelmä

Sisäinen tarkastus ja riskienhallinta

Varautuminen

- väyläviraston varautumis- ja turvallisuustoiminta, ELYjen varautumistoiminnan ohjaus

Viestintä

- sisäinen ja ulkoinen viestintä, kriisiviestintä, uutistuotanto, verkkoviestintä

ELYjen ohjaus ja tuki

- ELYjen toiminnallinen ohjaus ja yhtenäisyys
- Strategisten tulossopimusten ja strategia-asiakirjan valmisteluun osallistuminen
- ELYjen tulossopimukset
- Väylänpidon prosessien valtakunnallinen yhtenäisyys ja kehittäminen

Lainsäädännön (substanssi- ja hallintosäädökset) valmistelu ja oikeudellinen tuki

Kansainvälinen toiminta

- kansainvälisen toiminnan koordinointi ja ohjaus

T&K-koordinointi

Asiakkuus ja asiakaspalvelujen ohjaus

- asiakas- ja sidosryhmätutkimusten koordinointi ja analysointi
- asiakkuuden hallinta ja kehittäminen
- asiakaspalvelujen hallinta ja kehittäminen
- sidosryhmäyhteistyön koordinointi

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

- liikennejärjestelmäsuunnittelu, alueellinen ohjaus ja tuki
- ympäristöasiat
- maankäytön ja liikenteen yhteen sovittaminen
- liikennejärjestelmän ylläpito- ja kehittämisohjelma, investointiohjelmat (PTS, TTS)
- osallistuminen suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen
- liikennejärjestelmien laatimisohjeiden kehittäminen
- liikennejärjestelmäosaamiseen liittyvän koulutuksen järjestäminen ja alan osaamisen kehittäminen

Joukko- ja tavaraliikenteen kehittäminen

- julkisen liikenteen ostot, tuki ja kehittäminen
- lento- ja junaliikenteen ostaminen
- tavarankuljetuslogistiikan kehittäminen, liikenne ja logistiikka
- tekniset ohjeet ja laatuvaatimukset

Liikenteen hallinta ja ohjaus

- liikenteen hallinnan kehittäminen
- "älykkään liikenteen" väyliin ja liikenteen ohjaukseen liittyvät sovellukset
- tekniset ohjeet ja laatuvaatimukset
- turva- ja sähkölaitteet
- liikenteen ohjauskeskukset
- talvimerenkulku
- merenmittaus, merikartoitustietojen ylläpito, merikarttojen tuottaminen

Investoinnit

- väyläinvestointien rakennussuunnittelu ja rakennuttaminen
- tekniset ohjeet ja laatuvaatimukset
- hankintaohjeet, yhteiset asiakirjat ja hankintajuridiikka
- palvelujen ja markkinoiden kehittämisen koordinointi
- alan kehittäminen ja markkinoiden seuranta, toimialan osaamisen kehittäminen
- maanhankinta ja toimitukset
- riskien ja turvallisuuden hallinta

Suunnittelu

- väyläsuunnittelu
- suunnitelmien hyväksyminen
- suunnitteluohjeet
- suunnittelun ympäristö- ja turvallisuusasiat, mm. YVA
- suunnittelun kehittäminen

- hanke- ja tuotesuunnittelu

Kunnossapito

- väylänpidon hoito ja ylläpito sekä kehittäminen
- tekniset ohjeet ja laatuvaatimukset
- kunnossapidon hankinta ja ohjaus
- kunnossapidon ympäristöasiat, vaikutukset
- kiinteistöjen hallinta, kiinteistötoimitukset ja kiinteistökaupat

6.2 Toiminnalliset tukitoiminnot

Väylä- ja asiakastietopalvelut

- väylän kunto- ja tilatiedot kunnossapitoa valvovien mittausten avulla
- väylä-, toimintaympäristö- ja liikennetiedon hankinta ja ylläpito, rekisterit
- väylä-, toimintaympäristö- ja liikennetietopalvelut sekä niiden kehittäminen
- liikennejärjestelmän tilan seuranta ja toimintaympäristön seuranta

6.3 Hallinnolliset ohjaus- ja tukitoiminnot

Tieto-, talous- ja henkilöstöhallintopalvelut

- henkilöstösuunnittelu ja hankinta, osaamisen kehittäminen ja palvelussuhdeasiat, johtamisen, esimiestyön ja hyvinvoinnin kehittäminen
- tiedonhallinnan toimintamallit, arkkitehtuurit ja integraatiot, tieto- ja puhelinliikenne, työasemat, käyttäjä- ja käyttöoikeuksien hallinta, verkkopalvelut, talous- ja henkilöstöhallinnon tietojärjestelmät, projektinhallinta, väylänpidon järjestelmien tuki, kehittäminen
- tilivirastotehtävät, taloushallinnon järjestelmien käyttö ja vpkp-yhteistyö, kirjanpito ja tilinpäätökset, talousarviot, rahoitus ja budjetointi, maksuliikenne, laskujen hallinnointi

Yleishallintopalvelut

- virastopalvelut, käännöspalvelut, matkapalvelut, toimitilapalvelut, tarvikehankinnat
- asianhallinta- ja asiakirjahallinto,
- arkistopalvelut, tieto- ja informaatiopalvelut, kirjasto, dokumentointi

7. Johtopäätökset

Sekä liikenneministerin aiemmin tekemä päätös Väyläviraston sijoittamisesta pääkaupunkiseudulle että toimeksianto joidenkin toimintojen alueellistamisesta Lappeenrantaan ja Rovaniemelle tukevat Väyläviraston ydintoimintojen säilyttämistä pääkaupunkiseudulla. Väyläviraston ydintoimintojen säilyttäminen pääkaupunkiseudulla turvaa käsityksemme mukaan parhaiten muutokselle asetettuja päätavoitteita, toiminnan jatkuvuutta sekä sidosryhmä- ja asiakasyhteistyötä.

Hallinnollisten tukitoimintojen alueellistaminen kokonaisuutena ei mielestämme ole kestävällä pohjalla, koska nämä toiminnot ovat - väylävirastoissa toisin kuin monissa muissa virastoissa - jo nyt pitkälti ulkoistettuja valtionhallinnon palvelukeskuksiin ja ostopalveluiksi ulkoisilta palvelun toimittajilta. Lisäksi näillä palveluilla ei Väyläviraston sisällä ole lähitulevaisuudessa nähtävissä kehittämispotentiaalia samoista syistä. Toiminnot ovat pitkälti tuottavuustavoitteen kohteena ja uudetkin palvelut on tarkoitus hankkia ulkoisina palveluina.

Edellä sanotun perusteella alueellistamisen mahdollisiksi kohteiksi jäävät ydintoimintoja toiminnallisesti tukevat ja niihin välittömästi liittyvät tukitoiminnot, jotka ovat myös tulevaisuudessa alueella kehittymiskelpoisia toimintokokonaisuuksia.

11.5.2009
Turvallisuusvirastot:
MKL/meriturvallisuus,
IH, RVI ja AKE

2 Liikenteen turvallisuusvirasto

2.1. Turvallisuusviraston toimiala ja tehtävät

Liikenteen turvallisuusvirastoa koskevassa lakiehdotuksessa (luonnos 27.3.2009) viraston toimiala ja tehtävät on määritelty seuraavasti:

Liikenteen turvallisuusvirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva virasto, joka vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, edistää liikenteen turvallisuutta ja kestäväää kehitystä liikennejärjestelmässä sekä tuottaa liikenteen viranomaispalveluja.

Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on:

- 1) huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä;*
- 2) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja;*
- 3) huolehtia merenkulun ja ilmailun turvaamisesta;*
- 4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin liittyvistä tehtävistä;*
- 5) valvoa erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä;*
- 6) huolehtia kuljettajantutkintojen järjestämisestä ja hoitaa toimialansa verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä;*
- 7) antaa toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä;*
- 8) antaa toimialaansa koskevia oikeussääntöjä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa;*
- 9) tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa;*
- 10) osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön;*
- 11) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.*

Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

2.2. Turvallisuusviraston rakenteen kuvaus

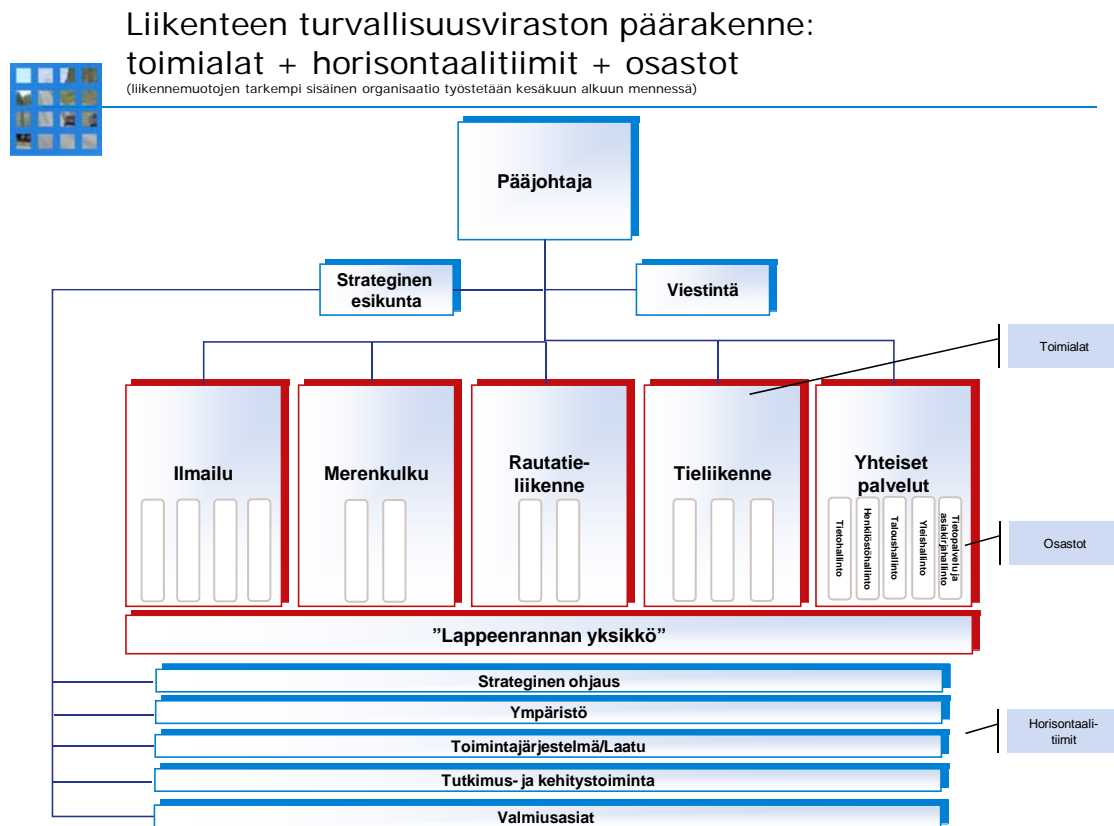
Liikenteen turvallisuusvirasto on asiantuntija- ja valvontavirasto, jonka päätehtävänä on parantaa ja valvoa liikennejärjestelmän ja sen toimijoiden toiminnan turvallisuutta. Viraston vastuulla on myös liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen ja eräät hallinto- ja lupatehtävät. Ilmailu- ja merenkulkusektorilla virastolla on terrorismintorjuntaan liittyviä tehtäviä.

Rautatiesektorilla tehtävänä on toimia radanpitäjän ja rautatieoperaattorien välisenä sääntelyelimenä. Myös ilmailussa virastolla on vastaavantapaisia sääntelytehtäviä. Toiminnan näkökulma on valtakunnallinen ja voimakkaasti kansainvälinen.

Tieliikennesektorilla viraston merkittävä lähes kaikkia kansalaisia koskettava tehtäväkenttä on huolehtia ajoneuvoliikenteen rekistereistä (ajoneuvot, kuljettajat ym.), niihin liittyvästä tietopalvelusta ja ajoneuvojen verotustehtävistä. Rekisteröintitoiminnot ovat välttämättömiä useimmille tieliikenteen toimijoille, kuten autokaupalle ja sen rahoitukselle, liikenne- ja autovakuutustoiminnalle, katsastustoimelle, kuljettajantutkintojen vastaanotolle, tieliikenteen verotukselle ja liikenteen valvonnalle.

Turvallisuusviraston organisaatiota on alustavasti luonnosteltu neljän liikennemuotokohtaisen osaston varaan. Lisäksi virastoon perustettaisiin voimakas strateginen esikunta ja suurehko yhteisistä palveluista vastaava yksikkö. Myös ympäristökysymyksiä on tarkoitus hoitaa keskitetysti.

Kuva 2. Liikenteen turvallisuusviraston alustava rakenne



Strategisen esikunnan tehtäväkenttään ja strategiajohtajan alaisuuteen kuuluisivat strateginen ohjaus, ympäristökysymykset, toimintajärjestelmät ja laatukysymykset, tutkimus- ja kehitystoiminta ja valmiusasiat. Näitä tehtäviä varten muodostettaisiin horisontaaliset tiimit.

Yhteiset palvelut ovat välttämättömiä tukitoimintoja, joita ilman turvallisuusvirasto ei voi toimia. Nykyisten turvallisuusvirastojen yhteisistä palveluista on vuosien varrella ulkoistettu lähes kaikki operatiivinen toiminta. Jäljellä on se henkilökunta, joka tarvitaan suunnittelemaan ja ohjaamaan palveluntuottajia ja/tai joilla on oltava oman talon tuntemus taikka joiden työn luonne edellyttää samassa toimitalossa työskentelyä (mm. sihteeripalvelut). Viimeksi mainittuun ryhmään kuuluvia tehtäviä on myös ulkoistettu vaihtelevin tuloksin (esim. toimistojärjestelmien lähituki).

Yhteisiin palveluihin kuuluvia tehtäväkokonaisuuksia ovat yleishallinto, taloushallinto, henkilöstöhallinto, tietohallinto ja tietopalvelu, ml. asiakirjahallinto.

Liikennemuotokohtaiset toimialat vastaavat käytännön jokapäiväisessä työssä pitkälti nykyisiä turvallisuusvirastoja ja merenkulun osalta MKL:n meriturvallisuustoimintoa. Kaikki toiminnoissa löytyvä synergia pyritään hyödyntämään ja oppimaan nykyisten virastojen parhaista käytännöistä.

Turvallisuusviraston organisaatio tarkentuu vielä kuluvan vuoden loppuun mennessä.

2.3. Turvallisuusviraston toiminta

Turvallisuusviraston päätehtävä on huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä. Toimintapuitteen tälle muodostaa nykyinen liikenteen turvallisuustilanne eri liikennemuodoissa.

Tieliikenteessä kuolee vuosittain noin 350 henkilöä. Muissa liikennemuodoissa turvallisuustilanne on kokonaan toisenlainen – liikenneilmailussa ja kauppamerenkulussa samoin kuin rautatieliikenteessä matkustajia tai henkilöstön jäseniä ei useimpina vuosina ole kuollut lainkaan. Ilmailun, merenkulun ja rautatieliikenteen onnettomuudet kohdistuvat lähinnä harrasteilmailuun, veneilyyn ja radalla kulkijoihin. Väylä- ja turvallisuusviraston yhteinen ongelma on tasoristeysonnettomuuksien suuri määrä.

Liikenteen päivittäinen turvallisuus on seurausta liikenteen toimijoiden turvallisesta toiminnasta. Liikenteen toimijoita ovat tieliikenteen ajoneuvojen kuljettajat, kuljetusyritysten ja ajoneuvojen huolto, rautatieyhtiö VR sekä veturinkuljettajat ja kaluston huolto, lentoyhtiöt, lentäjät ja lentokoneiden huolto, varustamot, alusten henkilöstö ja telakat sekä väylävirastot, liikenneinfrastruktuurin rakentajat ja ylläpitäjät.

Turvallisuusviraston käytännön turvallisuusvalvonnan toimet ovat kuljetuskaluston (alukset, lentokoneet, rautateiden liikkuvan kaluston, ajoneuvot) tarkastus ja hyväksyntä, liikennemuotojen infrastruktuurin samoin kuin kuljettajien (merikapteenit ja perämiehet, lentäjät ja veturinkuljettajat) ja muun henkilöstön hyväksyntä samoin kuin kaluston ja infrastruktuurin käytönaikainen valvonta sekä kuljettajien kelpoisuuden ja ammattitaidon säilymisen valvonta.

Merkittävä osa valvontatyöstä on ulkoistettu tarkastuslaitoksille tai sopimuskumppaneille, kuten merenkulussa luokituslaitoksille, ilmailussa lentoyhtiöille ja huoltoyrityksille sekä tieliikenteessä katsastustoimipaikoille ja kuljettajantutkintojen vastaanottajille. Rautatieliikenteen osalta tarkastustoiminta voidaan ulkoistaa ilmoitetuille laitoksille, jos tällaisia perustetaan Suomeen.

Ajoneuvohallintokeskuksen tietojärjestelmät ovat poliisin suorittaman tieliikennevalvonnan perusta.

Myös liikenteen ympäristöhaittojen rajoittaminen on liikenteen toimijoiden tehtävänä. Turvallisuusviraston roolina on vähentää ympäristöhaittoja kulkuvälineitä koskevien teknisten normien valmistelulla, niiden noudattamisen valvonnalla, taloudellisilla ohjauskeinoilla sekä vaikuttamalla viestinnän ja tietopalvelun avulla kansalaisten ja yritysten hankintoihin ja käyttäytymiseen. Myös ympäristönormien noudattamisen valvonta on osin ulkoistettu tarkastuslaitoksille.

Sekä turvallisuus- että ympäristövaatimusten valvonta tapahtuu merkittävältä osin hyväksyntä- ja lupamenettelyjen kautta. Lupamenettelyt ovat myös kaupallisen toiminnan valvonnan perusta.

Turvallisuusviraston toiminnalle leimaa antavana on jatkuvasti laajeneva kansainvälisyys. Ulkomaan matkapäiviä arvioidaan olevan vuodessa lähes 3000. Viraston henkilöstö osallistuu liikenteen

kansainvälisten ja usein YK- tai EU-pohjaisten toimielinten työhön, jossa kehitetään yhteistä globaalia tai ainakin Euroopan-laajuista lainsäädäntöä, sääntöjä, määräyksiä ja menettelyjä. Kansainväliset säännöt siirtyvät pääosin EU:n kautta myös kansallisesti sovellettavaksi lainsäädännöksi.

Turvallisuusvirasto määrittelee yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa Suomen kannan ja kansainvälisten sääntöjen tultua hyväksytyiksi panee joko yhteistyössä ministeriön kanssa tai itsenäisesti säädökset täytäntöön ja valvoo niiden noudattamista. Erityisesti teknisen lainsäädännön osalta turvallisuusviraston toimivalta ulottuu kansainvälisten säännösten täytäntöönpanoon ilman ministeriön myötävaikutusta. Viraston oma normivalmistelu kohdistuu ennen kaikkea merenkulun, ilmailun ja rautatieliikenteen sääntelyyn.

Ilmailussa ja merenkulussa tässä tarkoitettut lupa- ja valvontatoimenpiteet ovat kansainvälisen auditoinnin kohteina. Kansainväliset YK-pohjaiset liikennejärjestöt IMO ja ICAO sekä EU-virastot EMSA, EASA ja ERA suorittavat valvontaiskuja jäsenvaltioihin ja valvovat, että turvallisuusvirastot toimivat kaikissa maissa asetettujen vaatimusten mukaisesti.

Turvallisuusviraston asiantuntijat ovat osaamisensa kautta hankkineet sellaisen arvovallan ja aseman kansainvälisissä organisaatioissa, että he pystyvät tehokkaasti huolehtimaan Suomen erityisolosuhteiden ottamisesta huomioon kansainvälisessä sääntökehityksessä. Tämä on suomalaisen yhteiskunnan tarvitsemien liikenne- ja kuljetuspalvelujen kannalta tärkeää. Esimerkkejä tällaisesta asiantuntemusvaikuttamisesta on jääolosuhteiden tuntemus ja sitä kautta vaikuttaminen Suomenlahden meriturvallisuuteen, tienpinnan liukkauden ja valaistusolojen tuntemus tieliikenteessä sekä Keski-Euroopan raideleveydestä poikkeavan raideleveyden asiantuntemus.

Osa turvallisuusviraston toimialoista osallistuu myös kahdenvälisiin kansainvälisiin neuvotteluihin, joissa sovitaan esimerkiksi ilmailua, rautatieliikennettä tai maantieliikennettä koskevista ehdoista.

2.4. Henkilöstö

2.4.1. Henkilöstön sijoittuminen

Turvallisuusvirastossa on aloitushetkellä 1.1.2010 kaikkiaan 540 henkilötyövuotta. Niistä 496 on sijoitettu pääkaupunkiseudulle. Muualle on sijoittunut Merenkululaitoksen meriturvallisuus- ja luotsaustoiminnon 44 henkilötyövuotta seuraavasti:

• Oulu	4
• Vaasa	6
• Turku	10
• Maarianhamina	2
• Helsinki (Suomenlahti)	9
• Kotka	5
• Savonlinna	6
• Tampere	1
• Lappeenranta	1

Ajoneuvohallintokeskuksella, Ilmailuhallinnolla ja Rautatievirastolle ei ole alueellista organisaatiota, mutta viranomaistoiminnassa hyödynnetään alueilla toimivia yksityisiä yrityksiä.

Ajoneuvohallintokeskuksen ulkoistetut viranomaispalvelut (ajoneuvojen rekisteröinti, kuljettajantutkinnot, veroneuvonta) vastaavat yhteensä n. 650 henkilötyövuotta. Ne toimivat

jakautuneina koko maahan kysynnän mukaisesti. Palvelupisteitä on yli 1800 ja niissä viraston kumppanisopimusten pohjalta viranomaistehtäviä hoitaa tuhansia työntekijöitä.

Ajoneuvohallintokeskuksen puhelinneuvontaa hoidetaan Sodankylässä 25 työntekijän voimin. Yksityistettyjä ajoneuvojen katsastustehtäviä hoitaa maanlaajuisesti noin 1250 työntekijää.

Ilmailuhallinnossa hyödynnetään yksityisiä organisaatioita mm. ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastuksissa. Rautatievirasto puolestaan tukeutuu rautatiekaluston katsastusjärjestelmän (LIKO) osalta yksityisiin yrityksiin.

Turvallisuusvirastoon siirtyvän henkilöstön koulutustaustat ja virastojen keskimääräinen ikärakenne ilmenevät oheisesta NetEffectin alueellistamisselvityksen pohjalta laaditusta taulukosta (Merenkululaitoksen henkilöstö on jätetty pois prosenttilukujen laskennasta, koska NetEffectin selvityksessä ei oltu eritelty meriturvallisuutta). Suurella osalla henkilöstöstä on pohjakoulutuksena korkeakoulututkinto, liikennelentäjän, lennonjohtajan tai merikapteenin kirja ja pitkä työssäoppimisen tausta.

Taulukko 4. Turvallisuusviraston henkilöstön koulutustausta ja ikä 2008

	Ilmailu- hallinto	Rautatie- virasto	Ajoneu- vohallin- tokeskus	Meren- kulku- laitos (kaikki)	Yhteensä	
					henkilöä	%
Perusaste/ei tietoa	7	0	33	110	40	11
Keskiaste	46	14	61	244	121	32
Alin korkea-aste	20	0	24	154	44	12
Alempi korkeakouluaste	17	6	39	165	62	16
Ylempi korkeakouluaste	34	18	54	81	106	28
Tutkijakoulutusaste	3	1	0	3	4	1
Keski-ikä, vuotta	45,7	43,6	43,5	49,2	keskiarvo 44 v	

Turvallisuusviraston henkilöstön (pl. meriturvallisuus) keski-ikä on n. 44 vuotta. Turvallisuusviraston työntekijöiden keski-ikä on noin kuusi vuotta alhaisempi kuin väyläviraston, jossa keski-ikä on n. 50 vuotta. Vuoteen 2015 mennessä eläköityvien työntekijöiden osuus on siten turvallisuusvirastossa olennaisesti pienempi kuin väylävirastossa.

2.4.2. Tuottavuustavoitteet

Turvallisuusvirastolle annetaan sekä kansallisten tarpeiden että EU-säädösten johdosta jatkuvasti uusia tehtäviä. Tuoreita esimerkkejä ovat merenkulun lippuvaltioidirektiivin vaatimukset, rautatiealalle perustettava turvallisuustehtäviin liittyvä uusi suuri rekisteri ja veturinkuljettajan lupakirja.

Ilmailun lähes koko normisto muuttuu vuoteen 2012 mennessä aiheuttaen valtaisan työn yrityksissä ja viranomaisessa. Kaikki toimiluvat, hyväksynnät ja toimintakäsikirjat joudutaan uusimaan.

Turvallisuusviraston vastuulle tulee myös mm. lentoliikenteen päästökaupan hoitaminen. Muita uusia tai lisääntyviä tehtäviä ovat matkustajien oikeuksien kehittyminen, ilmailun taloudellinen regulaatio, lentoasemien turvatarkastusten tehostaminen, ilmatilan hallintaan ja käyttöön liittyvät tehtävät, matkustamohenkilökunnan ”lupakirjavaatimus” ym. Lisääntyvien tehtävien on arvioitu edellyttävän n. 20 henkilötyövuoden lisäystä.

Tieliikenteen sektorilla turvallisuusviraston uusia, lisähenkilöstöä edellyttäviä tehtäviä tulevat olemaan mm. uudesta ajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivistä johtuvat tehtävät ja markkinavalvontatehtävät, taksinkuljettajan ammattipätevyysvaatimukset, rajatarkastussopimukseen liittyvä kansainvälinen punnitusodistus, autokoululupien siirtyminen lääninhallituksilta virastoon, alkolukkoasiat, kuljettajantutkinnon vastaanottajien koulutusjärjestelmä, käyttövastaavaa koskevat säännökset, rekisteröintidirektiivin edellyttämä kansainvälisten rekisteritietojen vaihto ja VAK-kuljetusten turvallisuusneuvonantajarekisteri. Tehtäviä, joita on suunniteltu mutta joista ei vielä ole päätöstä, ovat kansainvälisten kuljetuslupien hallinnointi ja tienkäyttömaksu/vinjet. Lisätarpeeksi kaikkiin näihin tehtäviin on arvioitu n. 16 – 20 henkilötyövuotta.

Rautatieliikenteen sektorilla tulee suoritettavaksi rautatiehenkilöstön pätevyysien rekisteröinti, noin kolme henkilötyövuotta. Lisäksi turvallisuusedirektiivin mukaiset ns. kolmannen maan rautatiekaluston käyttöönottolupatehtävät saattavat vaatia jopa 10 henkilötyövuotta. Jos tarkasteltavalla aikavälillä Suomeen syntyy VR:n kanssa kilpaileva operaattori tai useita sellaisia, virastolle koituu merkittäviä ja työläitä uusia tehtäviä operaattorin itsensä sekä sen kaluston, henkilöstön ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksynnässä ja valvonnassa samoin kuin mm. ratakapasiteetin jakoa koskevassa sääntelyssä.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tuottavuustavoitteista (n. 800 htv vuodesta 2006 vuoteen 2015 mennessä) turvallisuusviraston sektorille on kohdistettu 5 henkilötyövuotta. Kun otetaan huomioon tehtävien lisääntymisen aiheuttama henkilöstön **lisätarve**, yli 40 henkilötyövuotta ja se, ettei turvallisuusvirastolle ole myönnetty tarvittavaa henkilöstölisäystä, tarkoittaa tuottavuustavoitteen mukainen viiden **htv:n vähennys** siis yli 45 henkilötyövuoden tuottavuustavoitteen asettamista turvallisuusvirastolle.

2.5. Alueellistaminen

2.5.1. Reunaehdot

Ydintoimintoja ei ole mahdollista alueellistaa. Ydintehtäviä ovat kansainvälinen yhteistyö ja vaikuttaminen kansainvälisten normien ja käytäntöjen valmisteluun, kansallisten säädösten ja määräysten valmistelu sekä erityisesti pääkaupunkiseudulla olevien toimijoiden kaluston, henkilöstön ja toiminnan turvallisuuden valvonta.

Sidonaisuus pääkaupunkiseutuun koskee erityisesti ilmailua, jossa lähes kaikki toimijat ovat Vantaalla, ja rautatieliikennettä, jossa Helsinki on aivan ilmeinen keskuspaikka sekä toistaiseksi ainoan rautatieyhteyden VR:n että väylänpitäjän valvonnan ja siihen liittyvän yhteistyön kannalta. On myös huomattava, että Ajoneuvohallintokeskuksen ja Meriturvallisuustoiminnon sidosryhmät sijaitsevat pääasiassa pääkaupunkiseudulla. Kummankin asiakaspalvelua ja käytännön valvontatoimia hoidetaan koko maassa juuri siellä, missä asiakkaat ovat.

Perustellessaan turvallisuusviraston pysymistä pääkaupunkiseudulla nykyiset virastot ovat korostaneet pääasiassa kolmea asiaa:

- henkilöstön muuttohaluttomuutta ja siitä seuraavaa osaamisen katoamista, jos virasto perustetaan muualle,
- yhteyksiä tärkeimpiin asiakkaisiin, valvonnan kohteisiin ja muihin sidosryhmiin, joiden toimipaikat keskittyvät pääkaupunkiseudulle,
- kansainvälistä yhteistyötä ja sen kustannusten, hankaluuden ja tehottomuuden lisääntymistä, jos matkalle joudutaan lähtemään Kuopiosta tai Kouvola/Kotkasta.

Nämä lähtökohdat on pidettävä mielessä haettaessa vähiten haittaa aiheuttavia virkojen alueellistamisia.

Turvallisuusviraston henkilöstön keski-ikä alhaisuus, 44 vuotta, vaikeuttaa henkilöstön kannalta siedettävän ratkaisun löytämistä. Vuoteen 2015 mennessä eläköityvien henkilöiden määrä on vähäinen. Alueellistettavien virkojen tulee tämän vuoksi painottua virastolle määrättäviin uusiin tai esimerkiksi ministeriöstä siirtyviin tehtäviin.

2.5.2. Ydintehtävien alueellistamisen vaikutuksia

Nykyiset turvallisuusvirastot ovat kartoittaneet alkuperäistä, vuodenvaihteen 2008 – 2009 alueellistamisselvitystä varten ydintoimintojen alueellistamisen seurauksia ja erityisesti haittoja. Tämän analyysin perusteella voidaan päätellä seuraavaa:

- Pääosa kokeneista ja erityisosaamista edellyttävissä tehtävissä työskentelevistä virkamiehistä kieltäytyy muuttamasta pois pääkaupunkiseudulta (selvitettävien paikkakuntien, Lappeenrannan ja Rovaniemen suosiota ei tosin ole kysytty – kanta perustuu Kouvola ja Kuopioa koskevaan kyselyyn). Tämän seurauksena sijoituspaikkakunnilta olisi hankittava tilalle korvaavat virkamiehet ja koulutettava heidät tehtäviinsä.
- Ydinosaamista (liikenteen kalustoa, infrastruktuuria sekä henkilöstöä ja yrityksiä koskevien lainsäädännön sekä kansallisten ja kansainvälisten määräysten samoin kuin niiden valvonnan tuntemus ja pitkäaikainen kokemus) on äärimmäisen vaikeaa korvata, koska tällaisen osaamisen hankkiminen vaatii pitkän koulutuksen ja kokemuksen aloilla, joista osalla on Suomessa hyvin vähän toimijoita.
- Jos viranomaisen käytettävissä ei ole riittävän osaavaa henkilökuntaa, liikenteen turvallisuus heikkenisi ainakin pitemmällä tähtäyksellä. Poliisin suorittama tieliikenteen valvonta lamaantuisi välittömästi, jos ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän toimivuus heikkenisi osaavan henkilöstön puuttuessa. Mm. vesiliikenteen valistustyön lopettamisen on arvioitu johtavan nelinkertaiseen veneilyn kuolonuhrien määrään.
- Sama koskee muitakin turvallisuusviraston tehtäväalueita. Näitä ovat mm. liikenteen ympäristöhaittojen rajoittaminen ja terrorismintorjuntaan liittyvät toimenpiteet. Pitemmällä tähtäyksellä osaamisen heikkeneminen tai suorastaan katoaminen virastosta johtaa ympäristön tilan ja terrorismintorjuntatoimenpiteiden heikkenemiseen. Pahimmillaan ei pystytä täyttämään kansainvälisiä velvoitteita eikä toimintaa voida jatkaa osana kansainvälistä toimijaverkkoa.

- Avainosaajien siirtyminen pois virastosta vaikuttaisi välittömästi viraston hallinnollisiin palveluihin, kuten uusien toimi- ja muiden lupien sekä hyväksyntöjen myöntämiseen ja ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän palveluihin. Jokapäiväisessä toiminnassa tarpeellisten lupien ja hyväksyntöjen viivästyminen aiheuttaa merkittävää haittaa ja huomattavia kustannuksia esim. merenkulussa, ilmailussa ja rautatieliikenteessä.
- Tietyissä tapauksissa tarvitaan nopealla aikataululla toimitettavia tarkastuksia ja poikkeus- tai muita lupia, jotka ovat edellytyksenä esim. ilma-alusten ja merenkulun alusten sekä rautatiekaluston liikennöintiin. Myös kuorma-autoliikenne Suomen ja Venäjän välillä tarvitsee päivittäistä lupahallintoa. Suomalaiset laivat eivät voi operoida kansainvälisessä liikenteessä ilman todistuskirjoja, jotka lippuhallinto (= turvallisuusvirasto) myöntää. Kansainvälisten sopimusten määrittämässä puitteissa turvallisuusvirasto voi myöntää myös kiireellisiä poikkeuslupia. Näitä poikkeuslupia myönnettiin vuonna 2008 noin 500 kappaletta. Poikkeuslupien asianmukainen myöntäminen vaatii osaavaa henkilöstöä, joka pystyy nopeasti analysoimaan tapauskohtaiset riskit ja päättämään tarvittavista operatiivisista rajoituksista. Ilman edellä mainittuja lupia ja dokumentteja alukset eivät saa liikennöidä ja ne joutuvat jäämään satamiin. Yksi seison päivä maksaa varustamoille keskimäärin 10 000 €
- Ro-ro-alukset ja suurnopeusalukset tarkastetaan kaksi kertaa vuodessa ja satamavaltiotarkastuksia on kohdistettava nyt 25 %:iin ja vuodesta 2011 alkaen 100 %:iin Suomessa käyvistä ulkomaisista laivoista, joten pätevien tarkastajien puute aiheuttaisi nopeasti häiriöitä merenkulkuun.
- Ilmailusektorilla monille turvallisuusviraston asiantuntijoille asetetaan kansainvälisissä säännöksissä yksityiskohtaisia kokemus- ja pätevyysvaatimuksia, kuten liikennelentäjän tai lennonjohtajan lupakirja tms. Ilman tällaista pätevyyttä annetut hyväksynnot tai lupakirjat taikka suoritettavat tarkastukset eivät ole päteviä. Ilmailussa tulee kaikkien yritysten kaikki toiminnot auditoida kahden vuoden välein. Kaikille muutoksille on saatava ennakkohyväksyntä. Häiriöt viranomaistoiminnassa johtaisivat nopeasti yritysten ja yhteiskunnan kannalta kestävämmään tilanteeseen. Resurssien pienikin laadullinen tai määrällinen väheneminen voisi johtaa siihen, että merkittävä osa Suomen ilmailusta pysähtyisi.
- Puutteet toiminnassa saattavat aiheuttaa vaikeuksia suomalaisten laivojen, veneiden ja lentokoneiden toiminnalle muissa maissa. Suomalaisen merenkulun ja ilmailusektorin kansainvälinen menestys ja tulevaisuuden kasvu rakentuu pitkälti siihen, että suomalaisiin toimijoihin luotetaan niin turvallisuudessa kuin palvelun laadussa. Mikäli kansainväliset auditoinnit horjuttaisivat tätä positiivista mielikuvaa, voisi tällä olla arvaamattomia ja pitkä-aikaisia vaikutuksia sekä merenkulun, ilmailun että elinkeinoelämän kannalta. Rautatiekalustoa ja rataverkkoa koskevan valvonnan ja lupamenettelyjen viiveet vaikuttaisivat ajan mittaan myös rautatieliikenteeseen.
- Kansainvälisissä neuvotteluissa saavutetun osaamisen ja arvovallan uudelleen saavuttaminen avainhenkilöiden vaihtuessa vaatii pitkän ajan.
- Turvallisuusvirastolle annettavien uusien tehtävien kehitystyö edellyttää paitsi pitkäaikaista kokemusta ja osaamista myös määrällisesti riittäviä resursseja. Alueellistamisen seurauksena olisi todennäköisesti merkittävä sellaisen osaamisen siirtyminen pois viraston palveluksesta, että tällainen kehitystyö pysähtyisi pitkäksi aikaa.

2.6. Turvallisuusviraston toiminnalliset kokonaisuudet ja niiden arviointi

Turvallisuusviraston toiminnalliset kokonaisuudet ovat vielä hahmottumassa, koska nykyisten virastojen yhteisiä alueita on etsitty vasta maaliskuusta 2009 alkaen.

2.6.1. Ydintoiminnot

Turvallisuusviraston ydintoimintojen toiminnalliset kokonaisuudet muotoutuvat pitkälti nykyisten virastojen mukaan ja sitä kautta liikennemuotokohtaisesti.

Liikennemuotoja yhdistäviä, strategisessa esikunnassa hoidettavia tehtäviä olisivat mm. turvallisuusviraston strategian valmistelun johtaminen, liikenteen turvallisuustavoitteiden, menetelmien ja indikaattoreiden määrittäminen ja kohdentaminen liikennemuodoille, ministeriön ja viraston välisen tulosohtausprosessin koordinointi, liikennesektorin valtakunnallisten koulutustarpeiden arviointi ja ennakointi, resurssien hallinta, lupa-, hyväksyntä- ja valvontamenettelyjen kehittäminen, normivalmistelun tuki ja kehittäminen, ympäristökysymysten asiantuntijapalvelut, tutkimus, kehitys ja tilastointi, matkustajanoikeudet ja valitusten käsittely sekä valmiussuunnitelma.

Jonkun toiminnallisen kokonaisuuden alueellistaminen on hankalaa siksi, että henkilöstön työtehtävät eivät sijoitu vain yhteen toiminnalliseen kokonaisuuteen. Jos päätetään hajasijoittaa joku liikennemuotokohtainen tai liikennemuotoja yhdistävä kokonaisuus, menetetään virastojen yhdistämisestä saatavat synergiaedut.

2.6.2. Tukitoiminnot

Turvallisuusviraston tukitoiminnot voidaan jakaa neljään kokonaisuuteen. Tukitoimintojen henkilömäärät ovat jo nykyisissä virastoissa pieniä, koska operatiiviset tehtävät on jo ulkoistettu palvelukeskuksiin. Henkilöstömäärät ovat tässä vaiheessa karkeita arvioita ja perustuvat nykyisien virastojen henkilömääriin. Merenkulkulaitoksen osuus yhteisten palvelujen henkilöstössä on arvioitu.

Taloushallinto

Turvallisuusvirastoon on siirtymässä 10 taloushallinnon henkilöä. Henkilöiden tehtävät ovat sen laatuista, että heidän on työskenneltävä substanssiosaajien välittömässä läheisyydessä. Tehtävät ovat viraston toiminnan käytännön ohjaamista ja seuraamista.

Henkilöstöhallinto

Henkilöstöhallinnon asiantuntijoita turvallisuusvirastoon on siirtymässä 11 henkilöä. Näiden henkilöiden tehtävät ovat viraston muun henkilöstön käytännön ohjaamista, joka on tehtävä substanssiosaajien kanssa yhteistyössä.

Tietopalvelu

Tietopalveluun kuuluu sekä asiakirjahallinto että tietojen luovutus, joka on merkittävän suuri kokonaisuus Ajoneuvohallintokeskuksen toimintaa. Asiakirjahallinnon tehtävät liittyvät vahvasti substanssiin. Asiakirjahallinnon asiantuntijat tekevät päivittäistä yhteistyötä viraston substanssiosaajien kanssa. Tietopalveluun on siirtymässä 17 henkilöä nykyisistä virastoista.

Tietohallinto

Tietohallintoon siirtyy 63 henkilöä. Vaikka henkilömäärä lukumääränä on iso, ei tietohallintoa voi ilman ydintoimintojen vaarantamista siirtää erilleen muusta toiminnasta. Tietohallinnon tehtävät ovat substanssijärjestelmien ylläpitoa ja käytännön tukitoimintaa sekä järjestelmätoimittajien ohjaamista. Pelkästään Ajoneuvohallintokeskuksen yhteistyökumppanina on 260 eri henkilöä tietojärjestelmätoimittajien palveluksessa. Nämä sidosryhmät toimivat pääkaupunkiseudulla.

Tietohallintotehtävien siirtäminen aiheuttaisi vakavaa vaaraa Liikenteen turvallisuusviraston toiminnalle. Käynnissä olevien kehitysprojektien pysähtymisen lisäksi tietojärjestelmien käytettävyys häiriintyisi, joka puolestaan aiheuttaisi häiriöitä sopimuskumppaneiden liiketoiminnalle (mm. autokauppa, varaosa- ja huoltotoiminta, vakuutustoiminta). Myös poliisi on erityisesti liikennevalvonnassaan riippuvainen Liikenteen turvallisuusviraston tietojärjestelmien toimivuudesta.

2.7. Johtopäätökset ja alueellistamishdotukset

2.7.1. Johtopäätös

Liikenneministerin päätös turvallisuusviraston ydintoimintojen säilyttämisestä pääkaupunkiseudulla turvaa parhaiten viraston toimintakyvyn, ennen kaikkea kansainvälisen yhteistyön edellytykset, turvallisuusviraston toiminnan jatkuvuuden sekä sidosryhmä- ja asiakasyhteydet. Myös virastohankkeen tavoitteena oleva synergisten toimintojen löytäminen ja parhaiden käytäntöjen soveltaminen onnistuu parhaiten ydintoimintojen pysyessä pääkaupunkiseudulla.

Asetetun alueellistamistavoitteen saavuttamiseksi liikenteen turvallisuusviraston tehtäväkentästä on kartoitettu ydintoimintojen ulkopuolisia tai niitä tukevia, alueellistettavaksi mahdollisia tehtäväkokonaisuuksia. Tavoitteena on, että:

- alueellistettavilla tehtävillä on yhteyttä toisiinsa, jolloin yksikköön syntyy sisäistä synergiaa,
- alueellistettavat tehtävät edellyttävät monen tason koulutusta ja asiantuntemusta, jolloin yksikköön syntyy sisäistä dynamiikkaa, ja
- alueellistettavista tehtävistä suuri osa on uusia, jolloin vältetään mahdollisimman suuressa määrin henkilöstön muuttohaluttomuudesta johtuvia ongelmia.

Alueellistettaviksi mahdollisia toimintoja olisivat täten eräät hallinnolliset tukipalvelut ja ydintoimintoja tukevat palvelut, joilla ei ole suoraa kytkentää ydintoimintoihin ja jotka voidaan hoitaa tietoyhteyksiä käyttäen.

2.7.2. Alueellistamishdotus

Lähtökohtaisesti parhaana ratkaisuna pidetään koko Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamista **pääkaupunkiseudulle**. Tällä varmistettaisiin parhaiten virastouudistuksen tavoitteiden toteutuminen ja toiminnan tehostaminen tuottavuusohjelman mukaisesti.

Ensisijaisena alueellistamisvaihtoehtona asetettujen reunaehtojen puitteissa pidetään uuden alueellisen toimintayksikön perustamista **Lappeenrantaan**. Yksikkö keskittyisi erityisesti Suomen ja Venäjän väliseen maa-, rautatie- ja vesiliikenteeseen. Yksikössä hoidettaisiin mm. kansainvälisessä liikenteessä tarvittaviin lupiin, neuvontaan, maksuihin sekä ulkomaisten kuljetusten, kulkuneuvojen ja kuljettajien rekisteröintiin liittyviä tehtäviä. Yksikköä voitaisiin täydentää myös muilla tehtävillä, kuten

esimerkiksi lupa-, neuvonta-, maksu- ja valvontatehtävillä Yksikön koko olisi noin 50 henkilötyövuotta.

Laajin mahdollinen alueellistamisvaihtoehto on alueellisten toimintakokonaisuuksien perustaminen sekä **Rovaniemelle** että **Lappeenrantaan**.

Lappeenrannan yksikkö keskittyisi erityisesti Suomen ja Venäjän väliseen maa-, rautatie- ja vesiliikenteeseen. Yksikössä myönnettäisiin Venäjän liikenteessä tarvittavia lupia ja annettaisiin siihen liittyvää neuvontaa. Rovaniemen yksikkö puolestaan keskittyisi viraston rekisterejä hyödyntäviin ydintoimintoihin sekä ydintoimintoja tukevaan toimintaan. Virastolle tulevien uusien tehtävien osalta selvitetään niiden soveltuvuus alueyksikköön.

Ehdotuksen lähtökohtana on, että tehdyistä henkilöstöpoliittisista linjauksista pidetään kiinni eikä henkilöstöä alueellistamisen vuoksi irtisanota. Ketään ei myöskään pakoteta siirtymään alueellisiin yksiköihin. Tämän vuoksi on pystyttävä hyödyntämään tehokkaasti sekä siirtymäaikaa että tuottavuusohjelman henkilötyövuosijoustoa.

On huomattava, että laajaa alueellistamista ei voida tehdä vaarantamatta virastouudistuksen tavoitteita synergiahyödyistä ja virastojen ydintoimintoja. Alueellistettavien henkilötyövuosien nostaminen lisää toiminnallisia riskejä merkittävästi. Seuraavassa on luetteloitu merkittävimmät riskit:

- CO₂-päästöihin perustuvan ajoneuvoverotusjärjestelmän käyttöönotto viivästyy ajoneuvoverotusta hoitavien avainhenkilöiden ja ajoneuvojärjestelmää kehittävän tietohallintohenkilöstön siirtyessä muihin tehtäviin.
- Sähköisen asioinnin käyttöönotto viivästyy asiakirjahallinnon ja siihen liittyvän tietohallintohenkilöstön vaihtuessa.
- Viraston toiminta häiriintyy tietojärjestelmien toimimattomuuden vuoksi.
- Osaamisen menettämisen vuoksi viraston palvelutaso alueellistettavien toimintojen osalta laskee.
- Tuottavuusohjelman mukaisessa henkilökehityksessä ei pysytä, koska siirtymäaikana joudutaan ylläpitämään osittaista kaksoismiehitystä. Hajallaan olevat toiminnot saattavat vähentää työn tuottavuutta myös pysyvästi (matkustus yksiköiden välillä).
- Toiminnan kustannukset nousevat pysyvästi toiminnan hajaantuessa usealle paikkakunnalle (toimitila- ja matkustuskustannukset)
- Tuottavuus laskee kustannusten ja henkilöstön lisääntyessä.

Liikenteen turvallisuusvirastosta alueellistettavat toiminnot (yhteensä n. 115 henkilötyövuotta)

- Itäliikenteen yksikkö (Lappeenranta) 20 henkilötyövuotta
- Asiakirjahallinto (Rovaniemi) 20 henkilötyövuotta
- Tietopalvelu (Rovaniemi) 15 henkilötyövuotta
- Ajoneuvoverotus (Rovaniemi) 25 henkilötyövuotta
- Kansalaisneuvonta ja tukipalvelut (Rovaniemi) 25 henkilötyövuotta
- Kiinnitykset (Rovaniemi) 5 henkilötyövuotta
- Uudet tehtävät (Rovaniemi) 5 henkilötyövuotta

Liikenteen turvallisuusvirastosta alueellistetaan Lappeenrantaan ja Rovaniemelle yhteensä 115 henkilötyövuotta vuoteen 2015 mennessä.

11.3.2009

Väyläviraston ja liikenteen turvallisuusviraston toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistamista selvittävä työryhmä**Asettaminen**

Liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut työryhmän, joka selvittää 200 - 400 henkilön alueellistamista väylä- ja turvallisuusvirastoista Lappeenrantaan ja Rovaniemelle vuoteen 2015 mennessä.

Toimikausi

11.3.-15.5.2009

Työn tausta ja tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on suunniteltu muodostettavan kaksi uutta virastoa: Väylävirasto, jossa yhdistetään Tiehallinnon keskushallinto, Ratahallintokeskus sekä osa Merenkululaitoksesta siten, että toiminta käynnistyy 1.1.2010 alkaen. Liikenteen turvallisuusvirasto muodostuu yhdistämällä Ilmailuhallinto, Rautatievirasto, Ajoneuvohallintokeskus ja Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminto. Myös tämän viraston toiminnan on tarkoitus käynnistyä 1.1.2010.

Valtioneuvoston asetuksen 349/2008 mukaan liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut selvitykset virastojen sijoittamiseksi alueille. Väyläviraston osalta selvitettiin mahdollisuuksia sijoittaa se pääkaupunkiseudun lisäksi Rovaniemelle tai Lappeenrantaan. Lisäksi selvitettiin mahdollisuutta sijoittaa väyläviraston teknisiä palvelutehtäviä Rovaniemelle tai Lappeenrantaan. Liikenteen turvallisuusviraston osalta selvitettiin mahdollisuuksia sijoittaa se pääkaupunkiseudun lisäksi Kouvolaan tai Kuopioon. Lisäksi selvitettiin mahdollisuutta sijoittaa meriturvallisuustoiminta Kotkaan.

Selvityksen tuloksena kaikkien arvioitujen vaikutusten kannalta paras sijoituspaikka on molemmille virastoille pääkaupunkiseutu. Seuraavaksi parhaimpia ratkaisuja ovat tiettyjen toiminnallisten kokonaisuuksien alueellistaminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää selvityksen perusteella, että väylävirasto ja liikenteen turvallisuusvirasto sijoitetaan pääkaupunkiseudulle. Samalla virastoista alueellistetaan 200 - 400 henkilöä Rovaniemelle ja Lappeenrantaan vuoteen 2015 mennessä. Alueellistettavien toiminnallisten kokonaisuuksien tulee olla sellaisia, että virastojen ydintoiminnot ja yhdistämisestä saatavat synergiahyödyt turvataan. Tehtävän ratkaisun tulee myös taata virastojen toiminnan jatkuvuus ja turvallisuus.

Tehtävä

Työryhmän tehtävänä on selvittää, millaiset 200 - 400 henkilön toiminnalliset kokonaisuudet voidaan alueellistaa väylävirastosta ja liikenteen turvallisuusvirastosta Rovaniemelle ja Lappeenrantaan vuoteen 2015 mennessä, vaarantamatta virastouudistuksen tavoitteita synergiahyödyistä ja turvallisuutta. Selvityksessä on määriteltävä pääkontto-reista erikseen sijaitsevat, mahdollisimman elinkelpoiset toiminnalliset kokonaisuudet. Toiminnallisten kokonaisuuksien sijoittamismahdollisuuksina on tarkasteltava sekä Lappeenrantaa että Rovaniemeä. Työryhmä täydentää yhteistoimintaa, josta on säädetty sopimuksessa yhteistoiminnasta valtionhallintoa ja hallinnonalaa koskevissa henkilöstöasioissa. Työryhmä kuulee henkilöstön edustajia ja raportoi työstään ministeriölle.

Organisointi

Puheenjohtaja Juhani Tervala, ylijohtaja, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

Kari Wihlman, ylijohtaja, Ajoneuvohallintokeskus
 Kim Salonen, ylijohtaja, Ilmailuhallinto
 Markku Mylly, pääjohtaja, Merenkululaitos
 Tuomas Routa, meriturvallisuusjohtaja, Merenkululaitos
 Kari Alppivuori, ylijohtaja, Rautatievirasto
 Ossi Niemimuukko, ylijohtaja, Ratahallintokeskus
 Jukka Hirvelä, pääjohtaja, Tiehallinto
 Hannu Pennanen, hallitusneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö
 Päivi Viippola, hallintojohtaja, liikenne- ja viestintäministeriö
 Aki Härkönen, pääluottamusmies, Julkisan koulutettujen neuvottelujärjestö JUKO ry
 Harri Tenhunen, luottamusmies, Julkisan koulutettujen neuvottelujärjestö JUKO ry
 Päivi Niemi-Laine, tutkimuksen ja yhteiskuntapolitiikan päällikkö, Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry
 Mikko Siljander, sopimustoimitsija, Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry
 Eeva-Liisa Toivonoja, asiakkuussuunnittelija, Palkansaajajärjestö Pardia ry
 Heikki Tuominen, asiamies, Palkansaajajärjestö Pardia ry

Työryhmän sihtereiksi määrätään neuvotteleva virkamies Sabina Lindström ja neuvotteleva virkamies Riitta Viren liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Liikenne- ja viestintäministeriön viestinnän edustaja voi osallistua työryhmän kokouksiin.

Koska työryhmän jäsenet on valittu virka-aseman ja tehtäviensä perusteella, naisten ja miesten tasa-arvosta annetun lain säännöksiä sukupuolten tasapuolisesta edustuksesta ei ole voitu noudattaa.

Kustannukset ja rahoitus

Työryhmä voi käyttää työssään ulkopuolista asiantuntijaa.

Liikenneministeri


 Anu Vehviläinen

Kansliapäällikkö


 Harri Pursiainen